BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 lipca 1936 r. | NR. 19

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zagadnienie handlu w porcie gdyńskim

(referat wygłoszony przez Dyrektora Izby Dra J. Kulikowskiego na konferencji w dniu 28 czerwca w obecności P. Wicepremjera inż. E. Kwiatkowskiego i Ministra Przemysłu i Handlu p. A. Romana).

Przedsiębiorstwa handlowe importowo-eksportowe w Polsce są w niesłychanie trudnej sytuacji: przeciwko nim zwrócony jest cały nasz system gospodarczy, dążący do wyeliminowania handlu, traktowanego nadal jako „zbędne pośrednictwo". Przemysł eliminuje pośrednictwo handlowe przy eksporcie swych wyrobów, stara się wejść w bezpośredni kontakt albo z odbiorcą, albo z agentem zagranicznym. Tenże przemysł, a ostatnio nawet rzemiosło, ma ambicję kupowania surowców z pominięciem importera polskiego — znowu częstokroć nie bezpośrednio ze źródeł zagranicznych, lecz u agenta zagranicznej firmy. Wskazana tendencja eliminowania handlu importowego znajduje obecnie jaskrawy wyraz przy podziale w C. K. P. kontyngentów przywozowych: przemysł domaga się coraz większego udziału w globalnym kontyngencie.

System podatkowy nie uwzględnia potrzeb firm handlowych eksportowych. Dom agenturowo - eksportowy, pracujący na prowizji, opłaca od osiągniętych wpływów prowizyjnych 6% podatku obrotowego, a więc stawkę najwyższą. Kupiec, pragnący eksportować na rachunek własny, tj. kupić towar u fabrykanta loco fabryka lub loco Gdynia, byłby pośrednio obciążony podatkiem obrotowym w wysokości 1,5 — 1,9%. Aby uniknąć takiego obciążenia, musi polecić fabrykantowi wysyłkę pod adresem swego odbiorcy zagranicznego, co niejednokrotnie fabrykant wykorzystuje dla wejścia w bezpośredni kontakt z odbiorcą, eliminując kupca - eksportera, który przeprowadził całą pracę przygotowawczą.

Zwyczaj nieuznawania kupca - eksportera w zakresie eksportu produkcji przemysłowej jest u nas niesłychanie zakorzeniony. Instytucja polska, otrzymująca zapytania z rynku zagranicznego o jakikolwiek artykuł przemysłowy, nawet jeżeli wie, że dany rynek opracowuje ta lub inna firma handlowa, nie zwraca się do tej firmy, lecz szuka producenta danego wyrobu. Zrozumiałem jest, że w takim stanie rzeczy niejakie warunki rozwoju mogły mieć tylko firmy eksportujące ziemiopłody (rolnik z reguły nie mógł sam eksportować).

Wreszcie wspomnieć należy, że uzyskanie kredytu dla kupca jest o wiele trudniejsze, niż dla przemysłowca.

Nic więc dziwnego, że gdy w Polsce można na palcach policzyć większe firmy handlowo - eksportowe (wyłączam eksportowy handel rolny) i w Gdyni de facto handel eksportowy jest dopiero zapoczątkowany. Do wymienionych bowiem trudności ogólnych dochodzą następujące trudności lokalne:

1. Większe oddalenie od producenta, a z tem związane większe, niż np. w Warszawie, koszty porozumiewania się,
2. uciążliwa komunikacja kolejowa (np. podróż do Łodzi trwa przeszło 9 godzin),
3. zła komunikacja telefoniczna (brak kablowych połączeń z większemi ośrodkami krajowemi i zagranicznemi),

4. konieczność załatwiania przy obecnej centralizacji wszystkich spraw, związanych z premjowaniem, podziałem kontyngentów eksportowych, kompensatą lub clearingiem — w Warszawie,
5. większe koszty handlowe w Gdyni, spowodowane drożyzną lokali i personelu, obciążonego pozatem podatkiem komunalnym od uposażeń w wysokości 3%; (podatek ten istnieje tylko w b. dzielnicy pruskiej),
6. brak w praktyce ulg podatkowych — zwolnień od podatku obrotowego, przyznanych ustawą z dnia 1 czerwca 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 452)—przy równoczesnem obciążeniu ewentualnych zysków wspomnianym podatkiem komunalnym w wysokości od 2 — 5%.

Z tego wszystkiego widzimy, jak daleką mamy drogę do tych czasów, gdy firmy eksportowe w Gdyni wyrosną i wzmocnią się tak, że kupiec polski, korzystając z położenia Gdyni, będzie pośrednikiem w handlu pomiędzy basenem Morza Bałtyckiego, Rumunją, Węgrami a krajami zamorskiemi i Europą Zachodnią.

Niewiele lepsza też jest sytuacja firm importowych. Tych ostatnich Gdynia ma 55. Z tej ilości jednak zaledwie około 20 zasługuje na nazwę prawdziwych importerów. Za tych ostatnich bowiem możemy uważać tylko takie firmy, które mają bezpośredni kontakt z dostawcami zagranicznymi, poważniejsze kapitały i środki obrotowe, kredyty u dostawców, a co za tem idzie — większe obroty. Zasługują na podkreślenie poważniejsze rezultaty, osiągnięte przez firmy importowe w następujących branżach: w handlu skórami, w imporcie śledzi świeżych i solonych (tranzyt), w handlu kolonjalnym i owocowym, a wreszcie w handlu bawełną. W Gdyni powstała pierwsza w Polsce poważna firma importowa bawełniana, która nie ograniczyła się jedynie do zaopatrywania w bawełnę polskich zakładów przemysłowych, lecz podjęła z powodzeniem próby reeksportu, — na rynek czechosłowacki. Obecnie byt tej firmy jest zagrożony, gdyż jako firma handlowa, nie otrzymała ona przydziału dewiz w ramach globalnego kontyngentu dewizowego dla przemysłu włókienniczego.

Z wymienionych około 20 firm importowych zaledwie kilka mogło się podjąć roli pośredników w imporcie do dalszego zaplecza Gdyni, tranzytując towary do Rumunji, Czechosłowacji, Austrji i krajów skandynawskich. W ostatnich jednak czasach tranzyt załamuje się. Przyczyny załamania leżą: a) w braku kontyngentów wyrównawczych, b) w obciążeniach podatkowych. Dla ilustracji podaję, że firma, mająca możność reeksportowania skór, musiałaby opłacać od takich operacyj podatek obrotowy w wysokości 1,2%, wówczas, gdy zarobek na reeksporcie wynosi od 1 — 2%. W analogicznych wypadkach kupiec gdański podatku nie opłaca.

Dla stworzenia z Gdyni portu, zaopatrującego bliższe i dalsze zaplecze (zagranicę) w surowce, towary kolonjalne i niektóre półprodukty przemysłowe, konieczne jest powstanie w Gdyni własnych składów konsygnacyjnych, co byłoby możliwem jedynie przy zwolnieniu importera od podatku obrotowego. Inaczej zamiast składu w rękach polskich, będziemy mieli agenta firmy zagranicznej, fakturującego towar rzekomo z zagranicy i w ten sposób unikającego opłacania podatku obrotowego w wyniku tego stanu rzeczy Skarb nie ściąga podatku, Żegluga Polska traci część przewozów wobec zakupu przez importera małych partyj towaru cif Gdynia, banki nie mają warrantów.

Wracając do sytuacji firm importowych, stwierdzamy, że prócz trudności komunikacyjnych, wyższych kosztów handlowych, nieotrzymywania zwolnień podatkowych, przy równoczesnem obciążeniu podatkiem komunalnym, mają firmy importowe w Gdyni jeszcze dwie poważne trudności w charakterze specyficznym.

1. Dotychczas nie udało się przeprowadzić zasady decentralizacji przy wydawaniu pozwoleń przywozowych. Wnioski o import lub ulgę celną (czasem jedno i drugie) importer musi za pośrednictwem Izby Przemysłowo - Handlowej kierować do Warszawy. — W Warszawie odbywa się przydział kontyngentu dla Gdyni. Kontyngent ten, podzielony następnie w Gdyni pomiędzy firmy, musi być przez Izbę zakomunikowany Warszawie. Centralna Komisja Przywozowa wypisuje wówczas zawiadomienie do firmy o otrzymanym przydziale, firma po otrzymaniu zawiadomienia przekazuje opłatę manipulacyjną. Ministerstwo wysyła pocztą do firmy pozwolenie przywozowe. W pewnych wypadkach przed otrzymaniem zezwolenia przywozowego trzeba jeszcze uzyskać ulgę celną w Ministerstwie Skarbu. Importerzy gdyńscy z reguły są stale w podróży między Warszawą a Gdynią, a pomimo to uzyskanie zezwolenia na import trwa 6 — 8 tygodni.

2. W szeregu branż konkurencja gdańska nie pozwala na właściwy rozwój firm importowych gdyńskich. Gdańsk ma stare kupiectwo o wyrobionych stosunkach, łatwy kredyt bankowy, dogodniejszą manipulację celną, a do tego niewspółmiernie większe kontyngenty przywozowe. Do jakiego stopnia podział kontyngentów jest nieżyciowy, wskazuje fakt, że importerzy gdyńscy importują towary w ilości większej, niż wynika z ich przydziałów (korzystając z cudzych zezwoleń importowych), a pomimo to muszą swych polskich klientów odsyłać do Gdańska, gdyż sami mają skład wyprzedany, w tym czasie, gdy importer gdański ma jeszcze duże ilości towarów na składzie.

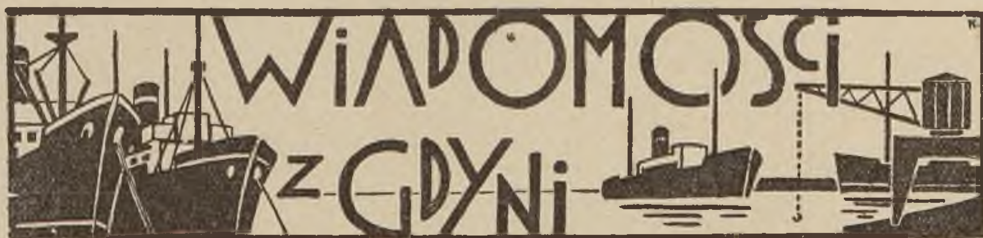
Najlepszą ilustracją może być import herbaty i kawy: kontyngent gdański herbaty

wynosi 28% całego importu polskiego, przydział kontyngentowy Gdyni nieco ponad 3%, a importerzy gdyńscy przywozili w ostatnich latach około 8%. Dla kawy kontyngent gdański wynosi 46 i 38%, przydział Gdyni — około 8%, a przywóz około 14%.

Wreszcie słów kilka o gdyńskim handlu wewnętrznym hurtowym. Ma on dwa zadania: zaopatrzyć Gdynię w tani towar, aby obniżenie kosztów utrzymania podniosło konkurencyjność portu, oraz ma zastąpić Gdańsk, a nawet częściowo Niemcy, w zaopatrywaniu handlu detalicznego najbliższego zaplecza Gdyni — znów w ten sposób przyczyniając się do wzrostu Gdyni, jako ośrodka dystrybucyjnego. Ten rodzaj handlu nie korzystał w Gdyni z żadnych ułatwień, pomimo, iż wyraźnie i wybitnie przyczynia się do rozwoju Gdyni, pomimo. że ilość placówek tego rodzaju jest wybitnie niedostateczna. — Ministerstwo Skarbu nie uznaje za możliwe zwalniać takie przedsiębiorstwa od podatku obrotowego, opóźniając w ten sposób rozwój handlowy Gdyni.

W myśl dewizy: „handel bogaci narody" chcemy rozwinąć handel w Gdyni, bogacić Polskę. Pragnęlibyśmy, aby czynniki miarodajne zechciały zaakceptować nasze dążenia, dając wyraz tej akceptacji przedewszystkiem w swem nastawieniu ogólnem. Konkretne zaś postulaty, prowadzące do zrealizowania omawianego zadania, formułujemy w sposób następujący:

1. Prosimy o stosowanie ustawy z dnia 1-go czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu w Gdyni i udzielanie w myśl przepisów tej ustawy zwolnień od podatku obrotowego. Prosimy o stosowanie wymienionych zwolnień zarówno do przedsiębiorstw przemysłowych, jak i handlowych, prosimy o uproszczenie i przyspieszenie procedury załatwiania poszczególnych podań. (Obecnie procedura trwa do 1 i pół roku.
2. Prosimy o zarządzenie decentralizacji wydawania pozwoleń przywozowych w ramach tych kontyngentów, które są dzielone na miejscu w Gdyni; po ustaleniu zaś zasad tranzakcyj wiązanych, prosimy o upoważnienie Izby gdyńskiej do wydawania na miejscu promes eksportowo - importowych.
3. W celu pewnego wyrównania sytuacji Gdyni w stosunku do Gdańska, prosimy o zwiększenie kontyngentów importowych dla Gdyni, oraz ustalenie rezerwy kontyngentowej, z której otrzymywałyby przydziały gdyńskie firmy importowe, tranzytujące importowany towar do krajów bałkańskich, Austrji, Węgier i Czechosłowacji.
4. Prosimy o wzięcie pod przychylną rozwagę projektu, aby firmy handlowo-eksportowe, osiedlające się w Gdyni, mogły dla wyrównania warunków pracy korzystać na przeciąg pewnego okresu czasu ze zwiększonej np. o 1 lub pół proc. premji od towarów przemysłowych, przez firmy te eksportowanych.



POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI POLITYKI HANDLOWEJ I EKSPORTOWEJ.

W dniu 11. bm. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa naszej Izby, D-ra Konrada Kasperowicza, posiedzenie Komisji Polityki Handlowej i Eksportowej. W posiedzeniu tem wzięli udział Radcowie: Inż. Z. Jagodziński, A. Korzeniewski, F. Marszał. J. Mazur, K. Mucha. K. Turzyński i P. Witkowski, oraz Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski.

Po odczytaniu i przyjęciu protokułu z poprzedniego posiedzenia, Przewodniczący Komisji Dr Kasperowicz złożył sprawozdanie z prac Rady Handlu Zagranicznego Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, dając charakterystykę kompetencji Rady, oraz jej organizacji w zakresie opinjowania, inicjatywy oraz administrowania czynnościami, związanemi z reglamentacją handlu zagranicznego. Dr Kasperowicz wskazał również na nowe stadjum prac Rady Handlu Zagranicznego, wynikające z faktu przygotowywanego wejścia w jej skład przedstawicieli rolnictwa i rzemiosła, co w bardzo poważnym stopniu przyczyni się do ujednolicenia ogólnych zarządzeń w dziedzinie handlu zagranicznego.

Następnie Dyrektor Izby, Dr Kulikowski, zreferował projekt regulaminu Rady Handlu Zagranicznego, będącego obecnie przedmiotem rozważań poszczególnych Izb Przemysłowo-Handlowych. Dyrektor Izby zaproponował wniesienie szeregu poprawek do regulaminu, które Komisja zaaprobowała.

Przy omawianiu przez Komisję spraw bieżących podniesiona została sprawa decentralizacji działalności Centralnej Komisji Przywozowej w kierunku powierzenia szeregu czynności przy podziale kontyngentów przywozowych terytorjalnie właściwym Izbom Przemysłowo - Handlowym. Komisja wypowiedziała zdanie, że w związku z wprowadzeniem powszechnej reglamentacji importu, decentralizacja podziału kontyngentów jest sprawą wysoce aktualną i pożądaną, a prace wykonawcze powinny być w całości powierzane Izbie Przemysłowo - Handlowej.

Następnie Komisja zaznajomiła się z projektem nowej instrukcji w zakresie przeprowadzania tranzakcyj wiązanych, oraz ze sprawą organizacji eksportu przetworów rybnych, przyczem w ostatniej sprawie Komisja wypowiedziała się kategorycznie przeciw tendencjom skartelizowania eksportu konserw rybnych, oraz wskazała, że przemysł przetworów rybnych na terenie portu gdyńskiego ma naturalne warunki rozwoju i nie powinien być sztucznie hamowany w swej ekspansji.

WYBÓR PRZEDSTAWICIELI GDYNI DO ZARZĄDU INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO.

Dowiadujemy się, że niedawno odbyte Walne Zgromadzenie członków Instytutu Bałtyckiego powołało do Zarządu w wyborach uzupełniających dwóch przedstawicieli życia gospodarczego Gdyni, Konsula Napoleona Korzona i Prezesa Juljana Rummla. — Biorąc pod uwagę, że w skład Zarządu wchodzą pozatem Dyrektor Departamentu Morskiego p. L. Możdżeński oraz Prezes Żeglugi Polskiej p. W. Łącki należy stwierdzić, że interesy morskie są obecnie należycie reprezentowane we władzach Instytutu Bałtyckiego.

INAUGURACJA MIĘDZYNARODOWYCH WYKŁADÓW AKADEMICKICH.

W dniu 12 lipca odbyła się inauguracja piątego roku Międzynarodowych wykładów Akademickich Imienia Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego.

Tegoroczne wykłady poświęcone są głównie zagadnieniom morskim i dlatego mają specjalne znaczenie dla zaznajomienia słuchaczów polskich i zagranicznych z rolą, jaką odgrywa Gdynia dla rozwoju stosunków handlowych Polski z krajami zamorskiemi.

Z ramienia Izby w inauguracji wykładów wziął udział dyrektor Izby Dr Józef Kulikowski, który w swem przemówieniu uwypuklił rolę Gdyni, jako portu tranzytu dla państw środkowej Europy, a więc Czechosłowacji, Węgier i Austrji.

INSTYTUT BAŁTYCKI PRZENOSI CIĘŻAR SWOJEJ PRACY DO GDYNI.

Już od dłuższego czasu mówiono o tem, że Instytut Bałtycki ma się przenieść z Torunia do Gdyni. Stopniowo projekty te nabierają cech realizacji. Jak dowiadujemy się bowiem świeżo, w Oddziale Instytutu Bałtyckiego w Gdyni następuje już obecnie znaczne przesunięcie ciężaru prac w Dyrekcji z Centrali do Oddziału. Nietylko, że pracują 3 osoby w Gospodarczem Archiwum Morskiem, lecz od września przenoszą się do Gdyni dział wydawniczy, część bibljoteki, oraz Sekretarjat Zjazdów pomorzoznawczych, ostatni w związku z przygotowaniami do następnego Zjazdu, który ma się odbyć we Lwowie, a ma być poświęcony sprawie polskich portów morskich.

Decyzje w sprawie tych zasadniczych przemian w Instytucie były przygotowywane od dłuższego czasu: zasadnicza uchwała zapadła na zebraniu Kuratorjum, które się odbyło na początku bież. roku (z udziałem Wice-premjera Kwiatkowskiego), ostatnio zaś Zarząd Instytutu powziął uchwały wykonawcze w sprawie stopniowego przenoszenia agend do Gdyni.

W wykonaniu tego planu Gospodarcze Archiwum Morskie rozpoczęło swoją działalność z dn. 1 lipca r. b. w lokalu Oddziału Instytutu Bałtyckiego w Gdyni (ul. Waszyngtona 11 m. 4. tel. 18-74). Kierownikiem Archiwum jest b. Konsul Bartłomiej Rusiecki, Sekretarjat prowadzi p. Alfred Zakrzewski. Obecnie główną troską Archiwum jest kompletowanie wydawnictw informacyjnych i adresowych, dotyczących wszystkich ważniejszych portów. Pozatem zakładane są kartoteki statystyczne, katalogowe, bibljograficzne, ewidencyjne i skorowidzowe.

Czynione są pozatem starania, żeby zgromadzić jaknajwięcej materjałów odnośnie urządzeń i warunków pracy w innych portach, jak też dane co do rozwoju marynarki handlowej w różnych krajach.

Archiwum otrzymuje dzienniki i czasopisma ze wszystkich ważniejszych portów i notuje z nich wszelkie materjały dotyczące portów, żeglugi i handlu morskiego. — W przyszłości po rozwiązaniu kwestji lokalu Archiwum zamierza uruchomić czytelnię czasopism gospodarczych oraz dział porad i informacyj dla sfer gospodarczych.

Dla należytego zapoczątkowania pracy Archiwum w dniu 6-go lipca odbyło się w Oddziale Instytutu Bałtyckiego pod przewodnictwem Dyrektora Instytutu Dr. J. Borowika zebranie ekspertów z udziałem przedstawicieli instytucyj, urzędów i firm, prowadzących w Gdyni statystykę obrotów portowych i przewozów morskich dla uzgodnienia poczynań Gospodarczego Archiwum

Morskiego z dotychczasowemi pracami w dziedzinie statystyki portowej i żeglugowej jak też potrzebami i wymaganiami sfer gospodarczych.

Bardzo ożywione obrady wykazały, że poczynania Gospodarczego Archiwum Morskiego spotykają się z dużem zainteresowaniem i uznaniem zarówno czynników prywatnych, jak i oficjalnych.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU CZERWCU ORAZ W I-SZEM PÓŁROCZU B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. czerwcu br. osiągnęły 554.717 t, wobec 596.813,1 ton w miesiącu maju br. oraz 549.500,— ton w mies. czerwcu 1935 r.

Od szeregu lat obroty portu w miesiącach lutym i czerwcu rb. osiągają swoje minimum. Wpływa na to w miesiącu czerwcu przedewszystkiem ekspiracja szeregu umów handlowych, między innemi na dostawę wielu surowców dla fabryk, związanych z produkcją sezonową.

Podobnie i w roku bieżącym miesiąc czerwiec wnosi 7,05%-owy spadek obrotów w stosunku do ub. miesiąca maja rb., natomiast minimalny 0,9%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem czerwcem 1935 r. Poza mies. lutym rb. obroty miesiąca sprawozdawczego są najmniejsze w okresie czasu: od stycznia — do czerwca r. b.

W pierwszem półroczu br. obroty zamorskie ogółem wyniosły 3.609.084,7 ton wobec 3.489,514,1 t w tym samym okresie czasu 1935 r., wykazują więc 3,4%-owy wzrost.

Spadek *importu zamorskiego* datuje się właściwie dopiero od marca rb., w którym to miesiącu w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (styczeń — marzec) osiągnął swoje maksymalne natężenie (—11,3%). W następnych miesiącach tempo spadku słabnie, osiągając w pierwszem półroczu roku bieżącego ogólny spadek w porównaniu z rokiem ubiegłym w wysokości 1,8% w liczbach absolutnych stan ten wyraża się: 549.352,9 ton w okresie: styczeń—czerwiec br. wobec 559.826,3 ton w okresie: styczeń — czerwiec 1935 r.)

Spadek importu zamorskiego w pierwszem półroczu rb. spowodowały przedewszystkiem pozycje: złomu żelaznego — 156.460 ton (189.972 ton w roku ubiegłym), fosforytów — 58.524 ton (25.522 ton), ryżu surowego — 32.194 ton (42.238 ton), owoców świeżych — 25.686 ton (47.689 ton), nasion oleistych różnych — 25.231 ton (27.484 ton), skór — 11.419 ton (16.251 ton), oraz papy, tektury i papieru — 6.527 ton (9.192 ton).

Wywóz zamorski w pierwszem półroczu rb. wyniósł 3.059.731,8 ton wobec 2.929.687,8 ton w tym samym okresie roku ubiegłego, wykazując 4,4% wzrostu. W przeciwieństwie do importu zamorskiego tempo wzrostu eksportu zamorskiego słabnie z 20,4% wzrostu za okres czasu od stycznia do lutego br. wł., 7,3% (styczeń—marzec), 5,7% (styczeń—kwiecień), 5,3% (styczeń-maj), osiągając wreszcie 4,4% wzrostu w okresie od stycznia do czerwca br. włącznie. To stałe obniżanie się tempa wzrostu wywozu zamorskiego powoduje w głównej mierze węgiel eksportowy, którego eksport w roku bieżącym stale maleje.

Strata rynku irlandzkiego, poważny spadek wywozu do Włoch i Danji musiały skolei rzeczy zaważyć na ogólnym eksporcie węgla. O ile rynek włoski na skutek niedawno zawartej umowy clearingowej z Monopolem węglowym włoskim powinien ulec w nowem półroczu poprawie, to rynek duński wobec nowych ograniczeń w kwotach przywozowych prawdopodobnie ulegnie w najbliższym czasie nowej obniżce. W związku z upływem okresu martwej konjunktury w nowym sezonie należy liczyć się ze wzmożonem zapotrzebowaniem na węgiel polski na pozostałych rynkach zamorskich.

Do pozycyj wywozu zamorskiego, które w 1-szem półroczu rb. wykazały, a tem samem i spowodowały wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego należą przedewszystkiem: bunkier — 182.327 ton (152.422 ton), koks — 107.170 ton (76.699 ton), słód — 14.973 ton (10.547 ton), masło — 4.531 ton (1.516 ton), cement — 8.053 ton (4.016 ton), makuchy — 10.954 ton (9.422 ton), drzewo tarte — 123.583 ton (52.728 ton), bale i słupy — 17.861 ton (5.942 ton), żelazo surowe i handlowe — 44.737 ton (22.961 ton), oraz rury żeliwne i żelazne — 12.120 ton (2.626 ton). Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny, przeszło 100%-owy wzrost tarcicy, spowodowany poprawą konjunktury na rynku angielskim oraz doskonałemi warunkami technicznemi, jakiemi rozporządza obecnie port gdyński (port na Oksywiu) w obsłudze eksportu drzewnego.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w mies. czerwcu rb. (554.717 ton) złożył się przywóz zamorski — 88.766,1 ton oraz wywóz zamorski — 465.950,9 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (88.766,1 ton) wykazuje 13,4%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. mies. majem rb. (102.536,6 ton), natomiast 9.04%-owy wzrost w stosunku do miesiąca czerwca 1935 r. (81.401,8 ton).

Spadek importu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym spowodowany został przedewszystkiem pozycjami: złomu żelaznego — 33.968 ton (37.098 ton), ryżu surowego — 506 ton (15.978 ton), wełny — 1.019 ton (2.343 ton), bawełny — 6.398 ton (8.189 ton), nasion oleistych — 2.464 ton (4.592 ton), pirytów — brak w mies. czerwcu (4.312 ton), asfaltu — 942 ton (1.042 ton), miedzi — 479 ton (1.270 ton), oraz przetworów chemicznych — 122 ton (302 ton). Poważny spadek importu ryżu surowego ma swoje źródło w normalnych w tym okresie

czasu wahaniach sezonowych. Bardzo często po chwilowym spadku w mies. czerwcu b. poważne transporty ryżu surowego poczynają przychodzić, aż do mies. sierpnia włącznie.

Do poważniejszych pozycyj importu zamorskiego, które wykazują w mies. sprawozdawczym wzrost należą: owoce świeże — 2.682 ton (1.484 ton), kawa — 764 ton (180 ton), kakao — 938 ton (434 ton), śledzie solone — 522 ton (157 ton), rudy różne i wypałki pirytowe — 11.446 ton (7.350 ton), tłuszcze i oleje roślinne — 338 ton (287 ton), tran — 223 ton (52 ton), tytoń — 329 ton (285 ton), garbniki — 2.382 ton (255 ton), fosforyty — 7.406 ton (5.047 ton), skóry — 1.943 ton (1.110 ton), juta — 1.151 ton (765 ton), szmaty — 1.024 ton (524 ton), kauczuk — 463 ton (384 ton), papier 1.262 ton (1.127 ton), celuloza — 483 ton (330 ton), wyroby żelazne i metalowe — 2.220 ton (318 ton) oraz maszyny, aparaty i części — 677 ton (434 ton). Z wyjątkiem garbników, które wzrosły przeszło 9-krotnie i wyrobów metalowych z ok. 7-krotnym wzrostem wszystkie niemal powyższe pozycje wykazują normalne wahania in plus.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu sprawozdawczym rb. w porównaniu z tym samym miesiącem (czerwcem) 1935 r. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Czerwiec 1936 r.	*Czerwiec 1935 r.*
Nasiona różne	60	5
nasiona oleiste	2.464	2.420
ryż surowy	506	9.789
owoce świeże	2.682	2.211
owoce suszone	146	96
konserwy owocowe	2	5
orzechy i migdały	3	28
kawa	764	317
herbata	80	73
kakao	938	337
korzenie	107	66
rośliny i materjały rośl.	44	26
żywica	485	205
śledzie świeże	—	243
śledzie solone	522	57
rudy różn. i wypałki piryt.	11.446	8.730
piryty	—	3.631
oleje	178	183
smoła i smary	363	7
asfalt	942	1.209
tłuszcze i oleje roślinne	338	405
tłuszcze zwierzęce surowe	1.108	388
tran	223	8
napoje alkoholowe	89	132
tytoń	329	879
siarka	445	37
przetwory chemiczne	122	379
farby	21	31
garbniki	2.382	270
fosforyty	7.406	—
żużle Thomasa	—	500
sól potasowa	11	—
skóry	1.943	2.219
wełna	1.013	3.069
odpadki wełny	53	37
przędza wełniana	53	30
bawełna	6.398	6.083
odpadki bawełny	131	25
przędza bawełniana	158	73
len, konopie, sisal i in. wł.	29	86
juta	1.151	398
szmaty	1.024	793
kauczuk	463	211
wyroby gumowe	95	200
papier	1.262	1.021
papa, tektura	2	19
celuloza	483	104
żelazo surowe	178	130
metale różne	80	51
złom żelazny	33.968	29.695
miedź	479	720
cyna	112	7
cynk	70	38
wyroby żelazne i metal.	2.220	251
maszyny, aparaty i cz.	677	210
części wagonów i lokomotyw	433	601
samochody, motocykle i cz.	185	152
różne	1.890	2.565
Razem	88.766	81.402

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (465.950,9 ton) wykazuje nieznaczny 5,7%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. mies. majem rb. (494.276,5 ton) oraz b. nieznaczny 0,4%-owy spadek obrotów w stosunku do mies. czerwca 1935 r. (468.098,2 ton).

Jeden z najpoważniejszych artykułów naszego eksportu węgiel kamienny zaważył na szali i tego miesiąca.

Sezon martwy w eksporcie węgla osiąga swoje maksymalne natężenie w m. czerwcu rb. Poza węglem eksp. spadek wykazały pozycje: koksu — 16.379 ton (20.083 ton), mąki ryżowej — 115 ton (1.006 ton), ryżu — 65 ton (249 ton), bekonów — 1.356 ton) 1.520 ton). jaj — 1.893 ton (4.295 ton), soli — 15 ton (321 ton). tłuszczy zwierz. sur. — 271 ton (400 ton). przetworów mięsnych — 1.572 ton (1.438 ton), cukru — 7.488 ton (10.658 ton), dykt i fornierów — 1.108 ton (1.268 ton), mebli giętych — 428 ton (513 ton), papieru — 642 ton (763 ton). wyrobów żaleznych i metalowych — 956 ton (1.127 ton), oraz karbidu — 194 ton (282 ton). Baczniejszą uwagę spośród powyższych pozycyj winien zwrócić cukier i jaja, pozostałe bowiem wykazują nieznaczne wahania miesięczne.

Cały szereg natomiast pozycyj eksportu zam. wykazał wzrost: zboże — 15 ton (brak w maju br.), słód — 4.135 ton (3.772 ton), owoce świeże — 28 ton (brak w m. maju rb.), nasiona i rośliny — 411 ton (311 ton), masło — 1.682 ton (897 ton), cement — 2.196 ton (1.082 ton). węgiel bunkrowy — 36.393 ton (29.396 ton),

przetwory mięsne — 1.572 ton (1.438 ton), makuchy — 1.441 ton (707 ton), bale i słupy — 436 ton (brak), drzewo tarte — 22.461 ton (21.064 ton), papa i tektura — 174 ton (130 ton), żelazo handlowe — 7.805 ton (5.823 ton), rury żelazne i żeliwne — 2.696 ton (1.851 ton), cynk — 1.379 ton (997 ton), oraz blacha cynkowa — 595 ton (558 ton). Doskonałe rezultaty daje nadal eksport słodu. Podkreślić należy utrzymywanie się nadal na wysokim poziomie eksportu cementu, żelaza handlowego oraz rur żelaznych i żeliwnych.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu czerwcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Czerwiec 1936 r.	*Czerwiec 1935 r*
Zboże	15	—
strączkowe	—	—
mąka	—	86
mąka pastewna	—	849
ryż	65	68
mąka ryżowa	115	175
słód	4.155	1.848
owoce świeże	28	6
nasiona i rośliny	411	25
szynki i inne peklowane	56	110
bekony	1.356	1.684
drób i ptactwo bite	17	32
jaja	1.893	2.315
masło	1.682	918
cement	2.196	594
sól	15	135
węgiel eksportowy	344.573	371.255
węgiel bunkrowy	36.593	27.185
koks	16.579	9.022
oleje i parafina	1	5
tłuszcze zwierzęce	271	707
przetwory mięsne	1.572	576
cukier	7.488	12.607
napoje alkoholowe	—	3
spirytus	4	—
makuchy	1.441	886
soda	1	1.050
salmiak	43	41
karbid	194	137
farby	—	2
biel cynkowa	270	198
saletra	2	40
nawozy azotowe (siarczan amonu)	8	—
skóry	33	66
tkaniny	757	608
bawełna i odpadki	224	93
bale i słupy	436	—
drzewo tarte	22.461	18.687
wyroby z drzewa	148	289
klepki	145	136
dykty i forniery	1.108	1.529
meble gięte	428	368
wyroby koszykowe	36	18
papier	642	720
papa i tektura	174	59
celuloza	173	243
żelazo surowe	81	—
żelazo handlowe	7.805	3.465
metale różne	15	20
wyroby żelazne i metalowe	956	1.342
szyny kolejowe	—	2.246
rury żelazne i żeliwne	2.696	427
cynk	1.379	1.091
blacha cynkowa	595	164
różne	4.615	3.788
Razem	465.951	468.098

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 383 statki (398) o pojemności 382.013 nrt. (384.786 n. r. t.), wyszło zaś 377 statków (393) o pojemności 366.832 n. r. t. (380.945 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-sze miejsce, Polska — 2-gie, Anglja — 3, Danja — 4, Stany Zjedn. Am. P. — 5, Niemcy — 6, Włochy — 7, Grecja — 8, Finlandja — 9, Norwegja — 10, Estonja — 11, Holandja — 12, Jugosławja — 13, Łotwa — 14, Z. S. R. R. — 15, W. M. Gdańsk — 16 itd., wykazuje przesunięcie się Danji z 3-go na 4-e miejsce, Anglji z 4-go na 3-e miejsce, Grecji z 9-go na 8-e, Finlandji z 11-go na 9-e. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 18 państw (17 państw w maju rb.)

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w czerwcu b. r. wyniósł 997,4 n. r. t. (966.8 n. r. t.)

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 35 (34).

Średni postój statków w porcie wyniósł 60 godzin (47,2 godzin).

Ruch statków w miesiącu czerwcu rb. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	54	63.647	52	66.049
W. M. Gdańsk	2	1.112	3	1.714
Anglja	19	36.817	22	41.024
Danja	52	34.945	51	29.983
Estonja	16	9.639	16	9.893
Finlandja	21	20.949	21	20.640
Grecja	8	23.063	8	22.582
Holandja	9	3.592	9	3.574
Jugosławja	1	3.543	1	3.543
Litwa	1	612	1	612
Łotwa	2	1.252	3	2.550
Niemcy	50	26.088	50	26.452
Norwegja	29	20.276	25	17.930

Rumunja	1	2.221	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	9	28.750	9	28.750
Szwecja	99	72.483	100	71.834
Włochy	9	29.408	6	19.702
Z. S. R. R.	1	3.618	—	—
Razem	382	382.015	377	366.832

Ruch statków w pierwszem półroczu r. b. wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 2.314 statków (2.259 w 1-szem półroczu 1935 r.) o pojemności 2.295.802 n. r. t. (2.127.793 w roku ubiegłym), wyszło zaś 2.315 statków (2.164) o pojemności 2.286.828 n. r. t. (2.127.383 n. r. t.) Pierwsze półrocze roku bieżącego wykazuje na przyjściu 2,4%-owy wzrost ilości oraz 7,8% — pojemn. statków (n. r. t.), na wyjściu zaś 6,9%-owy wzrost ilości oraz 7,4%-owy — pojemności statków, analogicznie zresztą do obrotów zamorskich, wykazujących wzrost eksportu większy aniżeli importu.

Ruch pasażerów w miesiącu sprawozdawczym wykazuje pewien spadek. Przyjechało bowiem 1.409 osób (1.534 w mies. maju rb.), w tem: z Anglji — 103, Argentyny — 2, Belgji — 4, Brazylji — 69, Danji — 209, Estonji — 6, Finlandji — 24, Francji — 4, Holandji — 8, Kanady — 15, Niemiec — 8, Norwegji — 9, Stanów Zjedn. Am. P. — 897, Szwecji — 32, oraz via W. M. Gdańsk — 19 osób. Wyjechało zaś 1046 osób (1485 w mies. maju rb.), w tem: do Anglji — 162, Danji — 160, Finlandji — 10, Francji — 108, Holandji — 2, Niemiec — 3, Norwegji — 4, Stanów Zjedn. Am. P. — 579, Szwecji — 8, oraz via W. M. Gdańsk 10.

KONSUL GENERALNY GRECJI W GDYNI.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej udzielił Mgr. pr. Henrykowi Krzepskiemu, b. Dyrektorowi naszej Izby, exequatur jako Konsulowi Generalnemu Królestwa Grecji w Gdyni. Biuro Konsulatu Generalnego mieści się w Gdyni przy ulicy Świętojańskiej 48.

Z portu gdańskiego

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MAJU B. R.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim w ciągu maja b. r. wyniósł 420.485 ton, z czego na przywóz przypadło 64.550 ton i na wywóz 355.935 ton. W porównaniu do tegoż miesiąca roku ubiegłego tak przywóz jak i wywóz wykazał zmniejszenie bardziej poważne w stosunku do pierwszego (w maju 1935 r. — 72.514 ton) i mniejsze w stosunku do drugiego (w maju 1935 roku 356.369 ton); w stosunku do kwietnia roku bieżącego liczby, dotyczące przywozu prawie nie wykazały zmiany (64.639 ton), zaś dotyczące wywozu wykazały spadek bardziej dotkliwy (371.937 ton).

Na zmniejszenie przywozu wpłynęły przedewszystkiem ładunki rud — 24.793 ton (31.433 ton), żelaza i stali 3.079 ton (3.896 ton), fosforytów 1.956 ton (6.369 ton), a dalej śledzi solonych 30 ton (551 ton), wełny 5 ton (12 ton), przędzy wełny 7,2 ton (20,5 ton), przędzy bawełny 33,2 ton (83 ton) i szmat 24,5 ton (25,8 ton).

Większe ilości w przywozie wykazały towary następujące: żwir siarczany 16.990 ton (9.297 ton), złom 1.134 ton (529 ton), żelazo surowe 760 ton (20.9 ton), nasiona 567.8 ton (389 ton), kawa 342 ton (89 ton), kakao 160 ton (102,6 ton), oraz tłuszcze zwierzęce 881,6 ton (433 ton).

Na zmniejszenie ilości wywozu przedewszystkiem wpłynął spadek przeładunku węgla — 182.202 ton (197.011 ton), żyta 7.625 ton (48.558 ton), pszenicy 991 ton (1.343 ton), parafiny 228 ton (956 ton), tarcicy twardej 12.107 ton (13.232 ton) i smarów do trybów 1.566 ton (1.578 ton). Wzrost przeładunków dały towary następujące: Jęczmień 30.298 ton (6.794 ton), rośliny strączkowe 3.591 ton (1.666 ton), mąka 16.772 ton (11.232 ton), bekony 110 ton (96,7 ton), makuchy 4.433 ton (634 ton), smary 958 ton (90 ton), tarcica miękka 44.432 ton (31.252 ton) i cynk 696 ton (465 ton).

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MAJU.

W miesiącu maju do portu gdańskiego weszło statków morskich 477 o ogólnej pojemności ładunkowej 264.160 ton rej. netto, wobec 363 statków z 247.857 t. r. netto w maju 1935 roku i 408 statków z 241.602 t. r. n., w kwietniu bieżącego roku. Daje się więc zanotować poważny wzrost względem odpowiedniego miesiąca ubiegłego roku, oraz jeszcze znaczniejszy wzrost względem kwietnia bieżącego roku. — Względem kwietnia szczególnie znacznie wzrosła ilość statków, przy mniejszym wzroście tonażu, co wskazuje na poważne zwiększenie udziału w ruchu okrętowym portu małych statków.

Od początku roku do 1-go czerwca zawinęło do Gdańska statków morskich 2.004, o ogólnej pojemności 1.205.704 t. r. n. wobec 1.675 statków z 1.110.928 t. r. n. w odpowiednim okresie 1935 roku.

Pod względem bandery statków na wejściu w maju b r. pierwsze miejsce zajęły statki niemieckie (175 z 65.268 t. r. n.), drugie duńskie (81 z 47.352 t. r. n.), trzecie szwedzkie (76 z 38.033 t. r. n.), dalsze miejsca zajęły statki norweskie (34 z 28.353 t. r. n.), polskie (28 z 20.353 t. r. n.), angielskie (16 z 18.387 t. r. n.), fińskie (13 z 12.713 t. r. n.) itd.

WIADOMOŚCI MORSKIE

BEZPOŚREDNIE ZAŁADOWANIA Z GDYNI DO SALONIK (GRECJA) I BURGAS (BULGARIA).

Jak wiadomo statki „Lewant" i „Sarmacja" eksploatowane przez S. A. Żegluga Polska na linji Gdynia — Bliski Wschod (makler Rothert & Kilaczycki) zawijają regularnie mniejwięcej raz w miesiącu również do Salonik. Obecnie Bergenske Blt. Trsp. Ltd., która to firma reprezentuje Svenska Orient Linien, wysyła statek „Nordland" do Burgas; statki tej linji dotąd bezpośrednio do tego portu nie zawijały.

POKŁOSIE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE.

Pokłosie ostatniego zebrania Baltic and International Maritime Conference w Oslo, — to jednakże rozdźwięk w łonie armatorów i różnica zdań w najwięcej zasadniczych sprawach. Pozornie panowała zgoda przy uchwałach, popierających akcję t. zw. stawek minimalnych przy zawieraniu umów frachtowych; wyrażono uznanie dla dotychczasowej akcji biura konferencji i zapowiedziano rozszerzenie akcji normowanych stawek na przyszłość.

Znamy wartość jednogłośnych uchwał: już podczas obrad wypowiedziano szereg krytyk i zastrzeżeń, które jednakże na uchwały wpłynąć nie mogły, chociażby dla alternatywności w zasadzie sprawy stawek minimalnych: albo są, albo ich niema, tertium non datur. Jeśli niema odwagi ich obalić, muszą więc zostać, chociaż w mniemaniu większości nawet, — tylko jako zło konieczne.

Dopiero w prasie, i to norweskiej, podczas i po konferencji zaatakowano z goryczą akcję stawek minimalnych Bałtyckiej Konferencji frachtowej.

Istotnie, Bałtycka Konferencja, zaprowadzając akcję stawek minimalnych zachęcona była powodzeniem stawek minimalnych na rynkach Św. Wawrzyńca i La Platy (na tym ostatnim już w mniejszym stopniu); dla swego zakresu — frachtów drzewnych z portów Bałtyku i Białego Morza wzorowała się na nieudanej zeszłorocznej akcji Norwoodu, starając się uniknąć jej błędów. Na zebraniu Konferencji zwyciężył prąd uznania dla akcji minimalnych stawek drzewnych i armator brytyjski Mr. Souter przejrzyście zapowiedział rozszerzenie tej akcji i zaostrzenie jej rygorów i sankcyj dla członków konferencji. I w tem właśnie tkwi sęk.

Ceniony armator norweski p. Paust właściciel statków cysternowych, w prasie norweskiej wytknął akcji stawek minimalnych tak głębokie wady i grzechy, że nawet kopenhaska Scandinavian Shipping Gazette, będąca organem stałych publikacyj konferencji przechyliła się na jego stronę i zwala jedynie winę za powstanie akcji minimalnych stawek na przerwanie akcji racjonalizacji marynarki światowej przez niedokończenie dzieła przygotowywanej w tym celu w ubiegłym roku w Londynie międzynarodowej konferencji. Uwaga ta, w zasadzie słuszna nie usprawiedliwia jednakże urzędowego optymizmu względem taktyki stawek minimalnych, który zapanował na zebraniu konferencji.

Jak wiadomo i tu Anglicy okazali się skorzy do sankcyj. British State Subsidy Act daje administracyjnemu komitetowi żeglugi (Shipping Administrative Committee) możność pozbawienia występnego armatora udziału w subsydjach państwowych. Stąd, wnioskuje p. Paust, subwencjonowany państwowo brytyjski właściciel trampów jest zainteresowany w zaprowadzeniu stawek minimalnych, nie obawia się on nielojalnej konkurencji i jednocześnie widzi możność podniesienia stawek. Armator norweski, któremu grozi pod wpływem subwencjonowanych armatorów angielskich rozszerzający się system stawek minimalnych wraz z sankcjami za naruszanie ich, wysuwa, jako najważniejszy argument — przeciwko stawkom minimalnym zarzut, że stwarzają one ostrą sprzeczność interesów między armatorami i frachtującemi, co na dalszą metę doprowadzić musi do ruinacji obu stron.

Frachtujący, podobnie jak inni ludzie interesu niemile widzą dyktowanie im warunków umowy frachtowej całkiem jednostronnie przez przeciwną stronę. Życzą oni raczej na podstawie negocjacyj między stronami dochodzić do porozumień, odpowiednich dla przyjęcia przez obie strony, porozumień i kontraktów opartych o specyficzne warunki każdego poszczególnego wypadku zawieranej tranzakcji. Niewątpliwie system stawek minimalnych z konieczności usztywnia stosunki i sam jest nieelastyczny, nie mogąc być przystosowany do specjalnych

warunków każdej indywidualnej tranzakcji, którą frachtujący zamierza przeprowadzić.

Stosowanie stawek minimalnych prowadzi do zniekształcania zwyczajowych warunków frachtowych. Szczególnie dotkliwe szkody wyrządza system ten dzielnemu armatorowi, który pragnąłby wykorzystać okoliczność korzystnej pozycji statku lub wyciągnąć korzyści z jego specjalnego typu lub wymiarów.

P. Paust zaprzecza przypuszczeniom jakoby miał być wrogiem współpracy armatorów w żegludze, wręcz przeciwnie, jak twierdzi, udowodnił swą zgodną współpracę we flocie cysternowców. Współpraca cysternowców jest według zdania tego armatora zbudowana na całkiem innych (sprężystych) zasadach, aniżeli system stawek minimalnych.

W związku armatorów cysternowców każdy armator ma zawsze możność przyjąć każdą stawkę frachtową na dowolnych warunkach, i wreszcie, jeśli unieruchomi swój statek, to otrzyma za to sprawiedliwą rekompensatę. Natomiast, uważa p. Paust, jest absurdem żądać na stałe, ażeby indywidualny armator dla zadośćuczynienia systemowi frachtowych stawek minimalnych wycofywał swój statek z rynku na okresy nieznanej długości — często w obcym porcie i to z pełną załogą — bez jakiegokolwiek wynagrodzenia za poświęcenia się na korzyść wszystkich innych. I nikt nawet nie podziękuje mu za jego lojalność, jeśli przez nią zostanie zrujnowany.

Na tak ciężkie pociski stającego w obronie indywidualno - handlowej swobody doświadczonego armatora norweskiego narażony został okazały gmach zbawiennych stawek minimalnych, rozbudowywany i rygorystycznie usztywniany dla swych członków przez Bałtycką Konferencję. I odrazu ukazały się na nim rysy; obrońcy urzędowego oblicza konferencji przyznają obecnie, że stawki minimalne, to tylko namiastka niewłaściwa, która zastąpiła niedoprowadzoną do końca racjonalizację żeglugi morskiej przez unieruchamianie i zmniejszanie tonażu za odpowiednią rekompensatą.

Zachodzi jednakże pytanie: czy w takim razie namiastka jest wogóle celowa, czy należy się nią posługiwać? Stanowi ona jeszcze jeden czynnik usztywniający i pozbawiający twórczą akcję handlową armatora, jak również frachtującego i ekspedytora morskiego wielu owocnych możliwości. Niewątpliwie jest sprzeczność między hołdem konferencji dla zasad liberalistycznych Międzynarodowej Izby Handlowej a paliatywnym, sztywnym systemem stawek minimalnych, przyjętym w zasadzie przez Bałtycką Konferencję.

Zresztą sama Międzynarodowa Izba Handlowa popadła w tą sprzeczność, uznając w uchwałach swych (podanych w poprzednim numerze str. 11) konieczność systemu „ekonomicznych stawek frachtowych w żegludze“, przezornie jednakże nie mówiąc nic o stawkach minimalnych a tembardziej o formach przymusu. Postawiwszy kropki nad „i“ Bałtycka Konferencja ujawniła ukryte sprzeczności w hasłach Międzynarodowej Izby Handlowej w sprawach międzynarodowej żeglugi i w tem jej mimowolna zasługa.

KONCENTRACJA W ŻEGLUDZE PALESTYŃSKIEJ.

Linje palestyńskie: Palestine Shipping Co Ltd., Palestine Maritime Lloyd Ltd., Atid Navigation Co Ltd. złączyły się w ramach Manufactures Association of Palestine w odrębną grupę żeglugową. Celem połączenia jest porozumienie co do rozkładów jazdy, umowa o frachtach bezpośrednich itp. Prócz tego projektuje się utworzenie wspólnego interesu holdingowego, mającego na celu finansowanie dalszej rozbudowy połączeń linjowych.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

KONIECZNOŚĆ PODAWANIA DOKŁADNYCH CEN NA TOWARY IMPORTOWANE.

Pomimo wysłanych przez Izbę Gdyńską okólników do firm importowych o podawanie we wnioskach o przywóz rzeczywistych cen na towary importowane, niektóre firmy nie zastosowały się do odnośnych zarządzeń i tak jak dawniej podawały w podaniach o przywóz wartość towaru niezgodną z rzeczywistością. Po wprowadzeniu ograniczeń dewizowych, firmy te napotkały na trudności z uzyskaniem dewiz na ilość towaru podaną w pozwoleniu przywozu, gdyż wartość wymieniona w kopji pozwolenia przywozu była mniejsza od wartości fakturowej.

Zwracamy zatem importerom towarów, w szczególności zaś towarów kolonjalnych jeszcze raz uwagę na przepis podawania we wnioskach o przywóz rzeczywistej wartości towaru zagranicznego cif Gdynia lub franco granica celna.

KLAUZULE NA POZWOLENIACH PRZYWOZU.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło, że z dniem 1 sierpnia br. pozwolenia przywozu na towary zakazane do przywozu od dnia 13 maja br. będą zaopatrywane w klauzule odnośnie drogi transportu, świadectw pochodzenia pośrednich lub bezpośred-

nich w sposób analogiczny jak pozwolenia na towary, objęte staremi zakazami przywozu, w zależności od kierunku przywozu.

PODWYŻKA TARYFY CELNEJ W HISZPANJI.

W końcu r. 1935 została przyjęta ustawa o handlu zagranicznym, upoważniająca rząd hiszpański m. in. do przeprowadzenia zmian w taryfie celnej, podniesienia za pomocą wprowadzenia specjalnego mnożnika drugiej kolumny taryfy celnej, przysługującej państwom traktatowym, do ograniczenia w przyszłości w traktatach handlowych klauzuli największego uprzywilejowania do pozycyj taryfy celnej, specjalnie w traktatach wymienionych, oraz do ustanowienia nowych kontyngentów i zmian w sposobie ich rozdziału.

Na mocy ustawy tej rząd hiszpański przystąpił do zmiany systemu handlu zagranicznego, wprowadzając w życie nowe postanowienia o systemie podziału kontyngentów, a w maju rb. przedłożył kortezom projekt ustawy o zmianie taryfy celnej, który został przyjęty i wszedł w życie z dniem ogłoszenia, tj. 30 maja 1936 r.

Zmiana taryfy celnej obejmuje szereg artykułów, przyczem stawki zostały podwyższone o 5, 10, 15 i 20%. Wśród artykułów, niedotkniętych podwyżką ceł znajdują się: marmury, węgiel, szkło i wyroby, kaloryfery, izolatory, klepki dębowe, węgiel drzewny, konie i muły, skóry, rury żelazne i stalowe, pilniki, siatka aluminjowa, kable, aparaty telegraficzne i telefoniczne, aparaty i instrumenty optyczne, filmy wszelkie, instrumenty chirurgiczne, części rowerowe i motocyklowe, samochody i podwozia z motorem, smoła, kwas borny, kwas cytrynowy, mączka ziemniaczana, garbniki, ekstrakty farb, papier, konopie, włókno lniane, tkaniny wełniane osobno niewymienione, przędza jedwabna, szynki gotowane, ryby solone, kukurydza, jarzyny suszone, kartofle, cukier, konjak, wina musujące, sery, mięso, kauczuk i gutaperka, kapelusze i stożki.

W ten sposób prawie wszelkie artykuły, stanowiące przedmiot eksportu z Polski do Hiszpanji dotknięte zostały podwyżką stawek celnych, przyczem najważniejsze z nich w następującej wysokości: nasiona buraczane o 20%, jaja o 20%, siarczan amonu o 20%, podkłady kolejowe o 20%, tarcica o 20%, parafina o 20%, fasola o 10%.

Podwyższone stawki nie będą pobrane od towarów znajdujących się w chwili ogłoszenia rozporządzenia w drodze (o ile przesyłki zaopatrzone są w bezpośrednie konosamenty, bądź listy przewozowe wizowane przez hiszpańskie urzędy konsularne) oraz od towarów znajdujących się w składach celnych i zgłoszonych do odprawy celnej w ciągu 5 dni od daty ogłoszenia dekretu.

Wpływy uzyskane z podwyżek celnych będą przeznaczone na akcję interwencyjną, mającą na celu regulację kursu waluty hiszpańskiej.

WARUNKI ZBYTU MASŁA W MAROKKU

Podane poniżej dane statystyczne obrazują rozmiary importu masła na rynek marokański.

W 1935 roku przywieziono do Marokka masła:

z Argentyny	636	ton	2.496	tys. fr. fr.
z Francji	448	„	2.281	„ „ „
z Danji	219	„	1.348	„ „ „
z Austrji	250	„	952	„ „ „
z Litwy	73	„	333	„ „ „
z Brazylji	52	„	183	„ „ „
z Łotwy	42	„	202	„ „ „
z Holandji	38	„	192	„ „ „
z Rosji	17	„	62	„ „ „
z Estonji	16	„	92	„ „ „
z Algierji	7	„	71	„ „ „
z Finlandji	6	„	30	„ „ „
z Anglji	6	„	32	„ „ „
z innych krajów	4	„	20	„ „ „
Razem	1.814	ton	8.294	tys. fr. fr.
Import w 1934 r.	2.235	„	8.615	„ „ „

Z cyfr tych wynika, że w roku 1935 nastąpił spadek importu masła o prawie 19% w tonażu i około 4% pod względem wartości.

Dane statystyczne z 1934 r. wykazywały import masła polskiego: 17.040 kg na sumę fr. fr. 6.500, natomiast w ubiegłym roku Polska do Marokka masła nie wywoziła.

Ludność marokańska spożywa masło w dobrym gatunku i masło najtańsze. Do dobrego gatunku masła importowanego do Marokka zalicza się masło duńskie, francuskie i holenderskie w cenach od 6,40 frs. do 12 frs. i wyżej za 1 kg cif port marokański. Z pośród najniższych gatunków masła, pierwsze miejsce zajmuje masło argentyńskie w cenie od 4,60 frs. za 1 kg cif Casablanca.

Argentyńskie masło (pasteuryzowane) importowane jest w skrzynkach drewnianych wagi 50 kg.

Import do Marokka dobrych lub wyższych gatunków masła stanowi tylko 15% ogólnego importu masła. Trudność wprowadzenia gatunkowego masła polskiego do Marokka polega na tem, że od paru lat miejscowi konsumenci uważają jako dobre tylko masło duńskiego pochodzenia. Fakt jednak, że obok masła duńskiego znajduje się w handlu w Marokko masło holenderskie i francuskie, dowodzi, że masło dobrej jakości pochodzenia innego może mieć zbyt. Moment ten winni wykorzystać również polscy eksporterzy i przesłać oferty wraz z próbnemi transportami masła do Marokka.

Pamiętać należy, że przy dobrym gatunku istnieje również konieczność przygotowa-

nia towaru posiadającego wszelkie gwarancje konserwacji zarówno w czasie trwania transportu morskiego, jak i w okresie poprzedzającym spożycie w Marokko (łącznie około 8—9 tygodni).

Masło polskie może być eksportowane w beczkach lub skrzynkach, przyczem pierwszy sposób opakowania poleca się specjalnie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 CZERWCA 1936 ROKU.

ABISYNJA. W myśl decyzji władz włoskich system kontroli dewiz został rozszerzony na Abisynję. Bez pozwolenia władz kolonjalnych wywóz dewiz i lirów jest zabroniony.

AUSTRJA. Wwóz nasion buraków pastewnych i cukrowych został uzależniony od pozwolenia przywozowego.

Poprzednio wydrukowano mylnie tytuł „Austrja" zamiast „Australja".

CZECHOSŁOWACJA. Dnia 17 czerwca br. ogłoszono zmiany o zryczałtowanym podatku obrotowym pobieranym od skóry i wyrobów skórzanych.

Wobec wysokiego zapotrzebowania skór dla armji nastąpiło w drodze wewnętrznego porozumienia pewne ograniczenie wywozu skór.

Przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu została stworzona specjalna komisja do kontroli wywozu. Jako zasadę ustanowiono, że producenci muszą najpierw oferować skóry na aukcjach krajowych. Ilości, które nie znajdą nabywców, mogą być wywiezione. Na maj 1936 ustanowiono jako kontyngent wolny do wywozu 1/12 całkowitego wywozu z r. 1935. Na czerwiec jednak tylko 70% tej sumy.

W przygotowaniu znajduje się ustawa o uregulowaniu kontroli handlu zagranicznego i utworzeniu Komisji Handlu Zagr., która ustalać będzie towary, których przywóz i wywóz uzależniony jest od pozwoleń. Przydział dewiz przez Bank Narodowy odbywać się będzie tylko na podstawie pozwoleń Komisji. Nowa ustawa ma zastąpić dotychczasowy system pozwoleń przywozowych i dewizowych.

EGIPT. Zostały podwyższone stawki celne na tytoń, cukier oraz na wszystkie artykuły luksusowe (o 1% ad val.)

Dodatek celny pobierany od wartości towarów wwożonych podwyższony został z 1% na 2%.

ESTONJA. 5 czerwca br. ogłoszone zostały zmiany cła na następujące artykuły: niektóre futra i skóry, rezerwuary, kubły, beczki itp. żelazne i stalowe, aparaty pomiarowe do elektryczności, grzejniki elektryczne i takież chłodnie oraz na niektóre akcesorja i części rowerowe, motocyklowe i samochodowe.

FRANCJA. Ogłoszono zmiany t. z. wykazu generalnego do taryfy celnej dotyczące kauczuku.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. — TUNIS. W dn. 29 maja br. został ogłoszony, jako obowiązujący na terytorjum Tunisu dekret o zmianie cła i ograniczeniach kontyngentowych na papier gazetowy i miazgę drzewną.

GRECJA. Z mocą obowiązującą wstecz od 28 maja br. podwyższone zostało cło na grzebienie gumowe, oraz obniżone cło na inne rodzaje grzebieni.

HOLANDJA. Wniesiony został projekt ustawy o podwyższeniu cła na wyroby tekstylne (łącznie z konfekcją).

Z dniem 17 czerwca br. weszła w życie podwyżka cła na benzynę.

INDJE BRYTYJSKIE. Ukazały się obszerne wyjaśnienia w sprawie taryfikacji papieru i wyrobów z papieru.

INDJE HOLENDERSKIE. Z dn. 20 czerwca br. został skontyngentowany przywóz siarczanu żelazawego (koperwasu zielonego) względnie witrjolu żelaza.

JUGOSŁAWJA. Z związku z wprowadzeniem kontroli importu ustalona została lista krajów clearingowych, mianowicie obejmuje ona: Austrję, Belgję, Bułgarję, Czechosłowację, Grecję, Hiszpanję, Francję, Niemcy, Polskę, Rumunję, Szwajcarję, Turcję, Węgry i Włochy.

W obrotach płatniczych z Włochami wprowadzone zostały zaświadczenia clearingowe, które mogą być sprzedawane na giełdach krajowych i służyć mają na pokrycie należności za import towarów dokonany przed 18. XI. 35.

KANADA. Wpłynął wniosek o obniżenie cła na kapelusze i stożki kapeluszowe z filcu.

Ukazały się wyjaśnienia w sprawie taryfikacji koszów oraz mąki.

NIEMCY. Rozporządzenie z 22 czerwca br. zmienia treść poz. 23 taryfy celnej (kartofle świeże).

RUMUNJA. Ministerstwo Finansów wyjaśniło, że towary, wobec których zniesione zostały rozporządzeniem z 30 maja br. ograniczenia przywozowe, podlegają nadal przy wwozie opłatom kontyngentowym.

STANY ZJEDNOCZONE. Cło na zamki błyskawiczne zostało podwyższone.

Zgłoszono wniosek o zbadanie możliwości podwyższenia cła na skarpetki męskie bawełniane oraz na skóry futrzane.

Pojawiły się wyjaśnienia taryfikacyjne w sprawie maszynek do ostrzenia ołówków, określonego gatunku blachy stalowej oraz żelatyny.

Trybunał celny wydał orzeczenia w sprawie taryfikacji bliżej określonego rodzaju tkaniny ze sztucznego jedwabiu, ziół, części „linguaphone'ów", celuloidowych obrączek dla ptaków oraz butelek szklanych do perfum.

Z dn. 20 czerwca cofnięte zostały wszelkie ograniczenia handlu wprowadzone w stosunku do Abisynji i Włoch.

SZWAJCARJA. Zgodnie z zarządzeniem szwajcarskiego Departamentu Gospodarczego z dn. 16. VI. 36. pozwolenia na przywóz towarów polskich udzielane są tylko pod tym warunkiem, że importer zobowiąże się wpłacić należność za importowany towar do Szwajcarskiego Banku Narodowego.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma angielska poszukuje dostawców koszyków do zakupów. P/16584/49/Sz.

Instytut Eksportowy posiada adresy agentów handlowych angielskich, zakupujących wiklinę na warunkach komisowych. P/16212/49/Sz.

Firma angielska poszukuje dostawców wikliny. P/13050/49/Sz.

Firma portugalska poszukuje dostawców zamków do torebek damskich. P/12925/46/Sz.

Firmy holenderskie poszukują dostawców siatek z włosów dla fryzjerni. P/14977/64/Sz.

Firma polska w Gdańsku pragnie zakupywać w Polsce różne artykuły, jak: wyroby cukiernicze, artykuły spożywcze, techniczne i elektrotechniczne. Z artyk. cukierniczych chodziłoby w pierwszym rzędzie o bardzo tanie, groszowe wyroby. P/16450/60/Sz.

Firma indyjska w Bombaju obejmie przedstawicielstwo różnych artykułów masowych (goods saleable in bulk). E/16626/2/Kl.

Firma angielska interesuje się importem statuetek z bronzu lub z imitacji bronzu. P/16615/59/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI W PAŃSTWOWYM PODATKU PRZEMYSŁOWYM W ZWIĄZKU Z AKCJĄ ZWALCZANIA BEZROBOCIA.

W Nr. 17 Dziennika Urzędowego Ministerstwa Skarbu z dnia 30 czerwca opublikowany został okólnik Ministerstwa z dn. 25-go czerwca b. r. w sprawie ulg w państwowym podatku przemysłowym w związku z akcją zwalczania bezrobocia, który ze względu na jego doniosłe znaczenie podajemy w brzmieniu dosłownem.

Do
wszystkich Izb Skarbowych, Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego (Wydział Skarbowy) oraz wszystkich Urzędów Skarbowych.

W związku z akcją zwalczania bezrobocia Ministerstwo Skarbu w uzupełnieniu okólników z dnia 21 listopada 1935 r. L. D. V. 31634/4/35 (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr. 33, poz. 752) i z dnia 28 lutego 1936 r. L. D. V. 37101/4/36 (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr. 6, poz. 196) na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr. 76, poz. 716) zarządza, co następuje:

Przedsiębiorstwa przemysłowe, wymienione w cz. II lit. C rozdziału XVIII i XIX taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy o państwowym podatku przemysłowym, o ile w okresie od dnia 1 lipca 1936 r. do dnia 31 grudnia 1936 r. powiększą ilość zatrudnionych robotników ponad najwyższą normę, przewidzianą w okólnikach z dnia 21 listopada 1935 r. L. D. V. 31634/4/35 i z dnia 28 lutego 1936 r. L. D. V. 37101/4/36:

a) zwolnione będą od obowiązku dopłaty do przewidzianej w ustawie o państwowym podatku przemysłowym ceny świadectw przemysłowych wyższej kategorji,

b) niezależnie od zwolnienia od obowiązku dopłaty do ceny świadectw przemysłowych wyższej kategorji otrzymają, o ile w okresie od dn. 1 lipca 1936 r. do dnia 15-go grudnia 1936 r. powiększą ilość zatrudnionych robotników ponad najwyższą normę, przewidzianą w okólnikach z dnia 21 listopada 1935 r. L. D. V. 31634/4/35 i z dnia 28 lutego 1936 r. L. D. V. 37101/4/36 conajmniej przez trzy miesiące, bonifikatę ceny świadectwa przemysłowego, wymaganego na rok 1936 w wysokości określonej w poniższej tabeli:

Bonifikaty dla przedsiębiorstw kategorji pierwszej świadectw przemysłowych przyznawane będą indywidualnie na podania składane do Ministerstwa Skarbu.

Zwolnienie od obowiązku dopłaty do ceny świadectwa przemysłowego wyższej kategorji przysługuje przedsiębiorstwom, powiększającym ilość zatrudnionych robotników z urzędu (bez obowiązku składania indywidualnych podań).

Bonifikata z ceny świadectwa przemysłowego dla przedsiębiorstw kat. II — VIII świadectw przemysłowych udzielana będzie przez terytorjalnie właściwy urząd skarbowy na indywidualne podania płatników, wnoszone do dnia 31 grudnia 1936 r., poparte zaświadczeniem miejscowego inspektora pracy, stwierdzającem najwyższą ilość zatrudnionych robotników w roku 1936 (do dnia 30 czerwca) oraz ilość faktycznie zatrudnionych robotników w okresie od dnia 1 lipca 1936 r. do dnia 15 grudnia 1936 r. według poszczególnych miesięcy.

O ile przedsiębiorstwo w okresie do dnia 30 czerwca 1936 r. nie zatrudniało najwyższej normy robotników, przewidzianej w okólnikach z dnia 21 listopada 1935 r. L. D.

Wysokość bonifikaty °/₀ °/₀ od ceny świadectwa przemysłowego wymaganego na rok 1936 wraz ze wszystkiemi dodatkami	Zwiększenie ilości zatrudnionych robotników ponad najwyższą normę, przewidzianą w okólnikach LL. D. V. 31634/4/35 i D. V. 37101/4/36 przy kategorji świadectwa przemysłowego									
				przy fabrykacji ręcznej			przy stosowaniu silników			
	II	III	IV	V	VI	VII	V	VI	VII	VIII
Przedsiębiorstwa wymienione w cz. II lit. C rozdział XVIII taryfy:										
10%	o 70	o 25	o 10	o 5	o 2	o 1	o 3	o 2	o 1	—
20%	o 140	o 50	o 20	o 10	o 4	o 2	o 5	o 3	o 2	—
30%	o 210	o 75	o 35	o 15	o 6	o 3	o 7	o 4	o 3	o 1
40%	o 280	o 100	o 50	o 20	o 8	o 4	o 10	o 5	o 4	—
50%	o 350	o 125	o 65	o 30	o 10	o 5	o 15	o 7	o 5	—
60%	o 420	o 150	o 80	o 40	o 12	o 6	o 20	o 9	o 6	—
70%	o 490	o 175	o 95	o 50	o 16	o 8	o 25	o 11	o 7	o 2
80%	o 560	o 200	o 110	o 60	o 20	o 10	o 30	o 13	o 8	—
90%	o 625	o 250	o 125	o 70	o 25	o 12	o 35	o 15	o 10	—
100%	ponad 625	ponad 250	ponad 125	ponad 70	ponad 25	ponad 12	ponad 35	ponad 15	ponad 10	ponad 3
Przedsiębiorstwa wymienione w cz. II lit. C rozdział XIX taryfy.										
10%	o 140	o 70	o 25	o 10	o 2	o 1	o 5	o 2	o 1	—
20%	o 280	o 140	o 50	o 20	o 4	o 2	o 10	o 3	o 2	—
30%	o 420	o 210	o 75	o 30	o 6	o 3	o 15	o 4	o 3	o 1
40%	o 560	o 280	o 100	o 40	o 8	o 4	o 20	o 5	o 4	—
50%	o 700	o 350	o 125	o 50	o 10	o 5	o 25	o 7	o 5	—
60%	o 840	o 420	o 150	o 60	o 12	o 6	o 30	o 9	o 6	—
70%	o 980	o 490	o 175	o 70	o 16	o 8	o 35	o 11	o 7	o 2
80%	o 120	o 560	o 200	o 85	o 20	o 10	o 40	o 13	o 8	—
90%	o1250	o 625	o 250	o 100	o 25	o 12	o 50	o 15	o 10	—
100%	ponad 1250	ponad 625	ponad 250	ponad 100	ponad 25	ponad 12	ponad 50	ponad 15	ponad 10	ponad 3

V. 31634/4/35 i z dnia 28 lutego 1936 r. L. D. V. 37101/4/36, a w okresie od dnia 1 lipca 1936 r. do dnia 15 grudnia 1936 r. powiększyło stan zatrudnienia ponad tę normę, wówczas za podstawę obliczenia bonifikaty przyjmuje się stan zatrudnienia po dniu 1 lipca 1936 r. oraz najwyższą normę zatrudnienia, przewidzianą w okólnikach z dnia 21 listopada 1935 r. L. D. V. 31634/4/35 i z dnia 28 lutego 1936 r. L. D. V. 37101/4/36.

Przykład:

Najwyższa ilość robotników zatrudnionych w okresie od dnia 30 czerwca 1936 r. w przedsiębiorstwie przemysłowem, wymienionem w cz. II lit. C. rozdział XIX taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy o państwowym podatku przemysłowym, wynosiła 200 robotników.

W okresie od 1 sierpnia 1936 r. do 15-go grudnia 1936 r. przedsiębiorstwo zatrudniało 300 robotników. Bonifikata przysługuje w stosunku do 50 robotników (20% ceny świadectwa), ponieważ najwyższa norma zatrudnienia w myśl okólnika z dnia 28 lutego 1936 r. L. D. V. 37101/4/36 wynosiła dla przedsiębiorstwa przemysłowego kategorji IV świadectw przemysłowych — 250 robotników.

Bonifikata ceny świadectwa przemysłowego zaliczana będzie na poczet świadectwa przemysłowego na rok 1937 należnego od zakładu przemysłowego przedsiębiorstwa ubiegającego się o bonifikatę.

Podania o przyznanie bonifikat, wynikających z niniejszego zarządzenia zwalnia się na podstawie art. 123 i 213 Ordynacji Podatkowej (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr. 14, poz. 134) od obowiązku uiszczania opłaty stemplowej, przewidzianej ustawą o opłatach stemplowych (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr. 64, poz. 404).

Podsekretarz Stanu:
(—) **F. Świtalski**

ZALICZENIE NADPŁATY PODATKU.

Na tle sposobu zaliczenia nadpłat podatkowych przez władzę skarbową powstają dość liczne spory, sprowadzające się do tego, że urzędy skarbowe nie liczą się zupełnie z wolą płatników, co do zaliczenia nadpłaty na ten podatek, który jest dla podatnika najbardziej uciążliwy, lecz dokonywują zaliczenia bez porozumienia się z płatnikami, a

często wbrew ich woli. Spory na tem tle powstałe zaogniają się jeszcze bardziej w tych wypadkach, jeżeli nadpłata podatkowa zaliczona zostanie na taką należność Skarbu Państwa, co do której podatnik uzyskał pewne ulgi.

Na tle powyższych zagadnień ukazało się orzeczenie Najwyższego Trybunału Administracyjnego L. Rej. 1652/33, w którem Trybunał wyjaśnił, że zaliczenie nadpłaty wbrew woli podatnika na zaległość podatkową, co do której przyznano płatnikowi ulgi w postaci spłaty ratalnej, nie jest dopuszczalne.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Problem rozbudowy przemysłu śledziołówczego w Gdyni

W miarę wzrostu zainteresowania naszych sfer gospodarczych rozwojem handlu i przemysłu w porcie gdyńskim, coraz większą uwagę poświęca się zagadnieniom, które mogą wywrzeć zasadniczy wpływ na zmianę obecnego przeładunkowego charakteru naszego portu.

Do takich zagadnień należą w pierwszym rzędzie dalekomorskie połowy śledzi, — przemysł typowo morski, pobudzający do życia cały szereg innych przemysłów towarzyszących i koncentrujący w porcie potężny handel śledziami. Są to powody, dla których przemysł ten otaczany jest, we wszystkich prawie europejskich państwach morskich, wyjątkową opieką.

Mimo, że od lat pięciu Gdynia jest świadkiem pionierskich prób i eksperymentów przeszczepiania tego przemysłu z obcego organizmu gospodarczego i choć trzeba przyznać, że na miarę sił jednostek dużo żmudnej pracy poświęcono temu zagadnieniu i osiągnięto poważne rezultaty, jeżeli chodzi o problem przemysłu śledziołówczego o ogólno-gospodarczem znaczeniu dla Polski i zasadniczem dla Gdyni, — jesteśmy jeszcze w stadjum wyjściowem i nie zdołaliśmy rozwiązać kwestji racjonalnej eksploatacji tego przemysłu na skalę państwa morskiego i w oparciu o wyłącznie własne siły.

Charakterystyczne dane liczbowe, które przytaczamy poniżej, świadczą o dużej pojemności naszego rynku na śledzie solone, a tem samem o dużej możliwości rozwojowej tego przemysłu w Polsce:

Przywóz śledzi do Polski w latach 1930—1935 w tonach netto

Rok	Śledzie solone zagran.	Śledzie sol. i mrożone zagraniczne	Śledzie solone własn połowów.	przywóz razem	stosunek przywozu własnych połowów do importu śledzi zagranicznych	wartość przywozu śledzi zagran. w tysiącach zł
1929	834,455	15,287	—	98,732	—	55,927
1930	76,060	12,082	—	88,142	—	51,818
1931	41,758	10,567	—	52,325	—	28,293
1932	38,071	6,741	1,915	46,727	4 %	19,444
1933	36,744	5,398	4,220	46,362	9,1 %	15,129
1934	35,767	4,041	4,930	44,738	11,0 %	13,564
1935	40,378	5,158	3,362	48,898	6,8 %	15,971

Mimo zmniejszenia się cyfr importu śledzi w ostatnich latach blisko o 50% w stosunku do roku 1929, co pozostaje w związku z ogólnem skurczeniem się obrotów w dobie kryzysu, wystarczy przejrzeć fachowe wydawnictwa zagraniczne z branży przemysłu śledziowego, żeby się przekonać, że rynek nasz jest punktem zainteresowania światowej produkcji śledzia solonego i jednym z jego głównych odbiorców. Tak dużą stosunkowo pojemność naszego rynku przypisać należy z jednej strony znacznej ilości ludności żydowskiej w miastach prowincjonalnych, z drugiej zaś — niskiej naogół cenie śledzi, dzięki czemu są one dostępne dla szerokich mas, którym niska stopa życiowa i mała siła nabywcza rzadko kiedy pozwala na większy luksus niż śledzie. Warto się zastanowić nad faktem, że jeżeli Polska ma wogóle przystąpić do uprawiania dalekomorskich połowów na miarę państwa morskiego, to ze względu na swój rynek powinna rozpocząć od połowów śledzi, na które ma zapewniony zbyt. Bowiem na inne ryby morskie rynek polski jak dotychczas jest mało pojemny. (Tem częściowo należy tłumaczyć ostrożny i powolny rozwój naszych dalekomorskich połowów u wy-

brzeży Bornholmu, znacznie obfitszych w dorsze i płastugi od naszych terenów przybrzeżnych).

W związku z wprowadzonemi ostatnio ograniczeniami dewizowemi i ogólnem ciążeniem gospodarczem wszystkich narodów ku autarkji nasuwa się pytanie czy nie powinniśmy obecnie zdyskontować pojemności naszego rynku na śledzie i przystąpić energiczniej do rozbudowy naszego przemysłu śledziowego, którego rozwój, jak to wskazują dane statystyczne, został przed paru laty zahamowany. Niewątpliwie uaktywnienie naszego bilansu handlowego na kilkanaście miljonów złotych, miałoby znaczenie dla naszej gospodarki finansowej.

Wiąże się z tem również poważne zagadnienie zatrudnienia większej ilości robotników oraz zużytkowania surowców krajowych.

Dalekomorskie połowy śledzi przy systemie zbliżonym do wzorów holenderskich, są przemysłem wydobywczym i jednocześnie przetwórczym. Proces przetwórczy w schematycznem ujęciu polega na patroszeniu i zasoleniu śledzi w beczkach morskich na statku, poczem na sortowaniu i przepakowaniu ich na lądzie z beczek morskich do handlowych.

Ogromne znaczenie ma tu fakt, że surowiec pomocniczy, jakim jest sól, opakowanie, tj. beczki, dalej — prowiant dla załogi, środki pędne dla okrętów, tj. ropa i smary — może dostarczyć Polska. Jedynie kapitał inwestycyjny w danym wypadku statki i sieci, przez pewien czas bylibyśmy zmuszeni sprowadzać w przeważnej części z zagranicy.

Przyjmijmy teoretycznie, że najbliższy nasz program przewiduje rozbudowę przemysłu śledziołówczego do rozmiarów umożliwiających pokrycie połowy zapotrzebowania naszego rynku, który oszacujmy ostrożnie na 340.000 beczek rocznie. Produkcja nasza powinnaby była wynosić ok. 170.000 beczek handlowych, tj. ok. 200.000 beczek morskich rocznie, co przy przeciętnej cenie beczki handlowej 65 zł stanowiłoby wartość rynkową ok. 11 miljonów.

Gdybyśmy eksploatowali statki motorowe typu lugra holenderskiego, to dla osiągnięcia wyżej wymienionej produkcji musielibyśmy uruchomić około 100 takich jednostek, gdy w chwili obecnej cała polska flotylla śledziołówcza wynosi zaledwie 15 statków tego typu.

Przy wyżej zakreślonej produkcji przeszło 1400 rybaków znalazłoby zatrudnienie na statkach, przyczem ich roczne, gotówkowe tylko wynagrodzenie wynosiłoby ok. 2 miljonów złotych. Przeszło półtora tysiąca robotników i personelu administracyjnego znalazłoby zatrudnienie na lądzie przy sortowaniu i przepakowywaniu śledzi, reparacji i garbowaniu sieci oraz przy fabrykacji beczek.

Trzeba również pamiętać o drugiej stronie całego zagadnienia, a mianowicie o handlu. Byliśmy w Gdyni świadkami jak wybudowanie Hali i Chłodni Rybnej, budowa magazynów śledziowych i rozpoczęcie sprzedaży hurtowej śledzi przez polskie towarzystwa śledziołówcze — przeciągnęły stopniowo 30% (obecnie nawet więcej) przeładunków i handlu śledziami. Nie ulega wątpliwości, że jeszcze przed osiągnięciem przez własne połowy 50% pokrycia naszego rynku śledziowego, przeładunek i handel śledziami rozwinąłby się znacznie, gdyż handel ten ma wyraźną tendencję koncentrowania się w jednem miejscu (dobór asortymentu).

Przypuszczamy, że osiągniecie wyżej zakreślonego stopnia rozwoju tego przemysłu, rozwiązałoby w znacznym stopniu problem uprzemysłowienia i uhandlowienia portu gdyńskiego, do czego przywiązujemy taką wagę.

Henryk Żebrowski.

TECHNOLOGJA CHŁODNICTWA RYBNEGO.

W związku z zainteresowaniem, jakie organizacje rybackie objawiają dla spraw zbytu ryb, Komitet Chłodnictwa porusza poniżej szereg zasadniczych zagadnień z tej dziedziny.

Transportowanie świeżych ryb. W naszych warunkach jedynym sposobem obniżenia temperatury przeznaczonych do transportu świeżych ryb jest przesypywanie ich drobnotłuczonym lodem. Tylko w takim stanie należy przesyłać je do miejsca przeznaczenia. W rybactwie jeziorowem, zwłaszcza na Kresach Wschodnich, przyjął się bardzo nieracjonalny sposób przygotowywania ryb do wysyłki w skrzynkach lub koszach. W tych wypadkach kładzie się na dno kosza lub skrzynki warstwę słomy lub tataraku, potem warstwę potłuczonego lodu i następnie na przemian wartswę ryb i znowu lodu, przyczem na wierzchu znajdować się powinna gruba warstwa lodu. Po przykryciu całego ładunku słomą, skrzynia, względnie kosz zostaje zbity gwoździami lub związany sznurami. Sposób ten nie jest wskazany, gdyż w takich warunkach lód bardzo szybko taje, zwłaszcza, gdy jest użyty w zbyt małych ilościach, w następstwie czego ryba zabrudza się słomą i przedstawia towar bardzo mało pociągający.

Właściwe opakowanie ryb. Znacznie lepsze wyniki otrzymuje się przez staranne opakowanie świeżych ryb, szczególnie przy transporcie gatunków wyborowych. Skrzynię wyściela się zwykłą lecz czystą słomą, albo jeszcze lepiej matami ze słomy lub sitowia. Następnie kładzie się czysty papier, najlepiej pergaminowy, tak, ażeby brzegi każdego arkusza wychodziły ponad brzegi skrzyni, a wreszcie potłuczony w kawałki lód wielkości

2—3 cm³. Na warstwie lodu układa się ryby w jednym rzędzie, tak, aby głowa jednej sztuki znajdowała się u nasady ogona ryby sąsiedniej, i brzuszkami do góry. Każdą warstwę ryb przesypuje się warstwą lodu. Na wierzch kładzie się najgrubszą warstwę lodu, a całość zakrywa się wystającemi brzegami papieru i zewnętrzną matą słomy, poczem zamyka się wieko skrzyni i pakunek, którego waga netto winna wynosić 30—50 kg, ściąga się drutem lub taśmą stalową. Na dnie skrzyni należy wybić kilka otworów dla ściekania topniejącego lodu.

Lód. Lód, używany do pakowania ryb, powinien być możliwie czysty. Przy użyciu lodu zakażonego drobnoustrojami, osiadają one na rybach w czasie topnienia lodu, co jest oczywiście rzeczą szkodliwą. Należy zatem używać wyłącznie lodu czystego, zebranego w okresie zimowym z otwartych części jeziora, zdala od brzegów i osiedli ludzkich. Rozdrobnienie lodu odgrywa dużą rolę przy przechowywaniu ryby. Należy mianowicie pamiętać, że lód dla przejścia w stan ciekły wymaga dużej ilości ciepła, które pobiera z ciała ryby. Im lód jest drobniejszy, tem szczelniej przylega poszczególnemi cząsteczkami do ciała ryby i tem szybsze i lepsze otrzymujemy ochłodzenie surowca rybnego.

W intensywnie prowadzonem rybołówstwie używa się specjalnych maszyn do wyrobu lodu grysikowego o bardzo drobnej i suchej konsystencji, przez co trwałość i wygląd przesyłanego surowca rybnego są znacznie lepsze. Ponieważ istnieją pewne gatunki drobnoustrojów, które mogą rozwijać się i rozmnażać nawet przy 0 °C, obniżając przez swoją działalność jakość surowca rybnego, niektóre kraje stosują lód fabryczny z dodatkiem drobnych części antyseptyków, głównie podchlorynów.

Ilość lodu, dodawanego do skrzyń, waha się w granicach 25—100% wagi ryb, zależnie od pory roku i odległości miejsca przeznaczenia od okolicy połowu.

POŁOWY RYB MORSKICH W CZERWCU.

Połowy przybrzeżne w czerwcu (279.670 kg ryb) wypadły względem czerwca zeszłorocznego (195.590 kg) bardzo korzystnie; połowy dalsze miejscowe (Głębia Gdańska) wypadły bardzo słabo (czerwiec 1936: 930 kg: czerwiec 1935: 3.470 kg), natomiast połowy dalekomorskie (Skagerak) wypadły dobrze (VI 1936: 3.000 kg; VI 1935: 400 kg), jednakże połowy te nie znalazły zbytu i w związku z tem w drugiej połowie miesiąca ich zaniechano.

Połowy flotyli Północnego Morza dały 152.000 kg śledzi, wartości 76.000 zł. Wszystkie pozostałe, już wymienione połowy dały 283.600 kg ryb, wartości łącznej 124.420 złotych. Stosunek ten uwydatnia poważne znaczenie pracy flotyli śledziowej.

Również rybołówstwo przybrzeżne było częściowo ograniczone pod presją niewystarczających możliwości zbytu ryb na rynku krajowym.

Szczególnie smutnie przedstawiła się jednak sprawa pionierskich połowów makreli na Skageraku. Kuter Hel III wyjeżdżał między 5-ym i 18-ym czerwca, lecz przywieziony połów 3.000 kg makreli musiał złożyć na swój rachunek do chłodni, gdyż nabywców na rybę nie było. Makrelami zainteresować się winny nietylko w handlu świeżą rybą: makrele wędzone są wyszukanym przysmakiem, i to nietylko ze stanu chłodzonego, lecz również ze stanu solonego. Pośrednictwo i organizacja sprzedaży mają tu do czynienia z nowym artykułem, który winien być wysoko ceniony przez spożywców w całym kraju i dzięki stosunkowo niskiej cenie winien znaleźć duży popyt.

Podział połowów przybrzeżnych i dalszych na poszczególne gatunki: ilość w kg, (wartość w groszach za kg w nawiasie): łososie: sztuk 121, kg 1.040 (300), troć: sztuk 69, kg 180 (400), płastugi: stornia: 209.050 kg (40), zimnica: 5.280 (20), gładzica 4.720 (40), skarp 8.410 (50), śledziki: 8.800 (30), węgorze 7.380 (120), dorsze: 26.010 (30), kwapy: 4.160 (40), makrele: 3.000 (100), szczupaki: 3.620 (140), okonie: 280 (50), płocie: 280 (30), certy: 1.390 (40).

Najlepsze połowy przybrzeżne uzyskali rybacy od strony pełnego Bałtyku: i tak od Chłapowa do Karwi najwięcej bo: 79.970 kg o wartości 31.703 zł, drugie miejsce miejscowości od W. Wsi do Jastarni: 78.500 kg — 32.790 zł, potem idzie Hel: 51.530 kg — 21.688 zł, dalej miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża: 35.020 kg — 20.585 zł. na ostatniem zaś miejscu — Gdynia z 34.650 kg o wartości 14.349 zł.

Najwięcej ryb z połowów przybrzeżnych i dalszych sprzedano w stanie świeżym na rynku miejscowym bo 159.870 kg o wartości 72.323 zł, wędzarnie odebrały 93.340 kg — 40.058 zł, a resztę, tj. około 10% sprzedano w Gdańsku: 30.390 kg — 12.039 zł.

PRZEŁADUNEK RYB I TOWARÓW RYBNYCH W PORCIE GDYŃSKIM. W CZERWCU.

Wcześnie w tym roku rozpoczęty sezon połowów śledzi szkockich wywołał wzrost obrotów portu rybackiego i handlowego rybą importowana w porównaniu z odpowiednim miesiącem ubiegłego roku. Ogółem przeładowano ze statków 833 tys. kg ryb i towarów rybnych, w tem w porcie rybackim 516 ton.

Do portu rybackiego zawinęło 5 statków, z czego dwa statki z Anglji wyładowały: śledzi solonych szkockich: 3.640/2, półbeczek, a trzy statki z Norwegji przywiozły: śledzi solonych: 1.242/1 i 132/2 beczek, 15 ton mączki rybnej i 0.4 ton innych ryb.

W porcie handlowym 22 statków obcych i 6 statków polskich wyładowały: **śledzi solonych** 36 ton (z Holandji 10, Danji 4, Francji 22 ton); **tranu:** 137 ton (z Norwegji 53, z Holandji 83, z Danji 1 ton); **oleju rybnego:** 13 ton (z Finlandji 12,8 i z Anglji 0.2 ton). Innych ryb: 89 ton (Finlandja 24, Niemcy 64) oraz

konserw rybnych — 42 ton (z Portugalji 22 ton, Łotwy 7, Szwecji 3, Finlandji 3, Belgji 3, Francji 2, Marokko 0,6, Niemiec 1, Anglji 0.3 i z Norwegji 0,2 ton).

Z portu rybackiego wysłano 30 wagonów z rybami do kraju.

KRONIKA.

— **OBROTY RYBNE POLSKO - GDAŃSKIE W CZERWCU.** W ramach umowy polsko - gdańskiej wysłano do Gdańska ryb morskich: flądry 30.628 kg, śledziki 2.211 kg, łososie 81, makrele 75 kg, dorsze 300 kg, węgorze 100 kg, raków 150 kg.

Z W. M. Gdańska wywieziono do Polski: w kg ryby świeże: łososie 215, certy 4.385, leszcze 10.463, inne ryby 6.770. Ryby wędzone: certy 75, flądry 545, śledziki 735, śledziki marynowane 217.

(Komun. Portu Rybackiego).

— **SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH.** Początek sezonu szkockiego wykazał z jak wielkiemi trudnościami mają do czynienia importerzy w Gdyni. Brak miejsca w Chłodni uniemożliwił importerom zakup odpowiednich dla potrzeb rynku ilości śledzi. Część nowobudowanej chłodni śledziowej będzie oddaną do użytku za pięć tygodni czyli po sezonie matjesów. Dalszą zasadniczą trudnością to zła obsługa Gdyni przez eksporterów angielskich jeśli chodzi o szybkość w otrzymywaniu pierwszych transportów. Pierwsze śledzie matjesy otrzymał Gdańsk, pierwsze śledzie zwykłe (mocno solone) szkockie otrzymał również Gdańsk. Statki obsługują naprzód Gdańsk czy Szczecin, a na końcu Gdynię. Pozwala to importerom gdańskim na lepsze zarobki uzyskiwane na pierwszych śledziach, sprzedawanych na rynku polskim. Tembardziej, że większość żydowskich kupców z kraju wiedząc o tych trudnościach Gdyni, nie chce czekać kilka dni i czyni w Gdańsku całkowite zakupy. Najpilniejszem więc zadaniem gdyńskich importerów to starania w kierunku uniezależnienia się od wpływów Gdańska, jeśli chodzi o terminy nadchodzenia statków.

Ceny na śledzie szkockie, mocno solone, są wyższe od cen zeszłorocznych, co tłumaczą w Anglji zakupami Sowietów, spodziewając się nadal tendencji raczej zwyżkowej. Tak samo w ostatnich dniach zwyżkowały śledzie norweskie z tych samych powodów. (Komun. Portu Rybackiego).

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	20. 7.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	22. 7.
s/s CAPELLA*	27. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	29. 7.
—		**1) Turku, Helsinki, Viipuri 2) Wasa, Oulu** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s HERNÖSAND	17. 7.
			s/s E. RUSS l. s.	20. 7.
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
s/s COLOMBIE*	15. 7.	**Leningrad**		
s/s MARRAKECH*	27. 7.	*Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MARRAKECH*	25. 7.
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	20. 7.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	22. 7.
s/s CAPELLA*	27. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	29. 7.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	s/s KODUMAA	22/25. 7.
s/s MAGNUS	19. 7.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	20. 7.
s/s SKJOELD	2. 8.	co 2 — 3 tygodnie	s/s SKJOELD	3. 8.
		ŁOTWA		
s/s URANUS* lub subst. (via Bremen)	20. 7.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s URANUS* lub subst.	20. 7.
s/s MINOS* lub subst.	27. 7.	co tydzień	s/s MINOS* lub subst.	27. 7.
s/s MAGNUS	19. 7.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	20. 7.
s/s SKJOELD	2. 8.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	3. 8.
s/s ANNA GRETA	19. 7.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)*	s/s ANNA GRETA	22. 7.
	2. 8.	co 2 tygodnie		5. 8.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	19. 7.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)*	s/s ANNA GRETA	22. 7.
	2. 8.	co 2 tygodnie		5. 8.
s/s MARIEHOLM*	25. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8 dni	s/s MARIEHOLM*	23/24. 7.
s/s MAGNUS	19. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	20. 7.
s/s SKJOELD	2. 8.	co 2 tygodnie	s/s SKJOELD	3. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
s/s TORA	25. 7. 8. 8.	**Stockholm — Norrköping** *(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	s/s TORA	28. 7. 11. 8.
s/s MARIEHOLM*	23/24. 7.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	23/24. 7.
s/s IWAN	20. 7. 3. 8.	**Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	20/21. 7. 3/4. 8.
s/s BLENDA	27. 7.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	29. 7.
s/s LUDWIG s/s EGON	20. 7. 27. 7.	**Helsingborg, Malmö, Göteborg** *(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s LUDWIG s/s EGON	20. 7. 27. 7.
		NIEMCY		
s/s WILH. RUSS l. s. s/s KÄTE l. s. s/s ALBERT l. s. s/s TCZEW	18. 7. 21. 7. 25. 7. 28. 7.	**Hamburg** *(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s WILH. RUSS l. s. s/s KÄTE l. s. s/s ALBERT l. s. s/s TCZEW	18. 7. 21. 7. 25. 7. 28. 7.
s/s URANUS* lub subst. s/s MINOS*	20. 7. 27. 7.	**Bremen** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s URANUS* lub subst. via Ryga s/s MINOS* lub subst.	20. 7. 27. 7.
		DANJA		
s/s SLEIPNER	22. 7. 29. 7.	**Kopenhaga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s SLEIPNER	16. 7. 23. 7.
		Kopenhaga *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s COLOMBIE* s/s MARRAKECH*	15. 7. 27. 7.
m/s ERNA	27. 7. 10. 8.	**Odense — Aarhus** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	27. 7. 10. 8.
		NORWEGJA		
m/s BALZAC m/s BATAVIA m/s BALZAC	20. 7. 27. 7. 3. 8.	**Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	m/s BALZAC m/s BATAVIA m/s BALZAC	20. 7. 27. 7. 3. 8.
s/s JAEDEREN	28. 7.	**Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s URSA s/s JAEDEREN	21. 7. 4. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s BALTROVER*	19. 7.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s BALTROVER*	23. 7.
s/s LECH*	26. 7.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	30. 7.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka) co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	19. 7.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	19. 7.
s/s LUBLIN*	26. 7.	co tydzień	s/s LUBLIN*	26. 7.
		Manchester/Liverpool		
s/s KENTUCKY	20. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s KENTUCKY	20. 7.
s/s UFFE	27. 7.	co 1—2 tygodnie	s/s UFFE	27. 7.
		Leith/Grangemouth		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
STATEK	18. 7.	co tydzień	STATEK	18. 7.
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s STÖR lub subst.	22. 7.	co miesiąc	s/s STÖR lub subst.	22. 7.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
m/s RHEA lub subst.	22. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	m/s RHEA lub subst.	22. 7.
s/s BERENICE lub subst.	29. 7.	co tydzień	s/s BERENICE lub subst.	29. 7.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	21. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	22. 7.
s/s PUCK	28. 7.	co tydzień	s/s PUCK	29. 7.
s/s OSK. FRIEDRICH	15. 7.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s OSK. FRIEDRICH	16. 7.
s/s ARIADNE l. s.	22. 7.	1—2 razy w tygodniu	s/s ARIADNE l. s.	23. 7.
s/s BUTT	20. 7.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	20. 7.
s/s BUSSARD	30. 7.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	30. 7.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	ok. 31. 7.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 31. 7.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	21. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	22. 7.
s/s ŚLĄSK*	28. 7.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	29. 7.
s/s BUTT	20. 7.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	20. 7.
s/s BUSSARD	30. 7.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	30. 7.
—		*(Rummel & Burton)*	s/s NICOLAS PATERAS	15. 7.
		co 3 tygodnie	STATEK	29. 7.
		Antwerpja		
s/s KODUMAA	22. 7.	*(Rothert & Kiłaczycki)*		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	28. 7. 11. 8.	**Havre/Cherbourg** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA	17. 7. 31. 7.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Havre		
s/s MARRAKECH*	23. 7.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s COLOMBIE* s/s MARRAKECH*	15. 7. 27. 7.
		Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux		
s/s MAGNUS s/s SKJOELD	19. 7. 2. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MAGNUS s/s SKJOELD	20. 7. 3. 8.
		HISZPANJA — PORTUGALJA MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s TANGER s/s MELILLA	23. 7. 2. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s TANGER s/s MELILLA	23. 7. 2. 8.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie		
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
—		*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s ALICANTE	ok. 28. 7.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
m/s TUNIS	30. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s NORDLAND m/s HEMLAND m/s VINGALAND	21/22. 7. 1. 8. 6. 8.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s ERLAND m/s NORDLAND	16. 7. 23. 7.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s NICOLAS PATERAS STATEK	15. 7. 29. 7.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki		
m/s LEWANT s/s SARMACJA	20/21. 7. 17/18. 8.	*(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	m/s LEWANT	21. 7.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s CLIFFWOOD*	25. 7.	*(American Scantic Line)*	s/s SCANMAIL*	25. 7.
s/s SCANPENN*	1. 8.	co tydzień	s/s SCANYORK	29. 7.
s/s ARGOSY*	8. 8.		s/s CLIFFWOOD	6. 8.
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	31. 8.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s BATORY*	22. 7.
m/s BATORY*	15. 8.	co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	11. 8.
m/s PIŁSUDSK*	31. 8.		m/s BATORY*	25. 8.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s TANGER	25. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s TANGER	25. 7.
s/s MELILLA	2. 8.	co 2 tygodnie	s/s MELILLA	2. 8.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s SANTOS	28. 7.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s SAN FRANCISCO	20/24. 7.
		co 3 tygodnie	m/s VALPORAISO	29. 8.
s/s BORE VIII	15. 7.			
s/s NAVIGATOR	28. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	—	
s/s HERAKLES	12. 8.	co 2 tygodnie		
s/s PUŁASKI	23. 8.	*(Rothert & Kiłaczycki)*		
	25. 10.	co 6 tygodni	s/s WISŁA	29/31. 7.
			s/s PUŁASKI	2. 9.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KLIPPAREN	25. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	—	
		co miesiąc		
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	s/s THESEUS	18. 7.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	s/s ASPHALION	8. 8.
—		co 3 tygodnie	s/s ANTILOCHUS	29. 8.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	—	
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
		Houston, Galveston, New Orleans		
m/s TORONTO	26. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s TORTUGAS	17. 7.
m/s RAGNHILSHOLM	3. 8.	co 3—10 dni na wejściu	m/s UDDEHOLM	15. 8.
m/s TITANIA	14. 8.	co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
—		co 2—4 tygodnie	—	
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin". oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

16 lipca:

m/s ERLAND lin. po ładunek do portów lewantyńskich, Polska — Lewant.
s/s KASTELHOLM lin. dodatk. z portów wschodnio-szwedzkich, pasażersko-towarowy dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s CIMBRIA po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s NORA po węgiel, PAM.
s/s SCHIELAND po węgiel, Progress.

17 lipca:

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku via Kopenhaga z pasaż., pocztą i towarami, Gdynia — Am. Lin. Żegl.
m/s TORTUGAS lin. po ładunek do portów Gulfu (zat. Meksykańskiej), Bergenske.
s/s HERNÖSAND lin. po ładunek do portów południowo - fińskich, Lenczat.
s/s SOLSTAD po węgiel, MEW.
s/s TURAIDA po węgiel, Bergenske.
s/s GRETCHEN MÜLLER po węgiel, Bergenske.

18 lipca:

s/s MINORCA lub subst. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s WILHELM RUSS lin. lub subst. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s HERFINN z ładunkiem śledzi, Bergenske.
s/s FORTUNATUS po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s VALKYRIAN po węgiel, PAM.
s/s KAUPO po węgiel, PAM.

19 lipca:

s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładowania, Pol. Z. Korp. Bałtycka.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładowania, Polbrit.
s/s ANNA GRETA lin. z Liepaji, Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.

20 lipca:

m/s LEWANT lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Rothert & Kiłaczycki.
m/s BALZAC lin. wschodnio - norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek i Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s URANUS lub subst. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s LUDWIG lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s KENTUCKY lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania. Reinhold.
s/s BUTT z Antwerpji/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s E. RUSS lin. po ładunek do portów zachodniej Finlandji, Lenczat.
s/s NORDBORG po drzewo, PAM.
s/s FLEETWING po drzewo, PAM.
s/s VIBEKE MAERSK ze złomem, PAM.
s/s BRAVORE z drobnicą i złomem, PAM.
s/s SCOTIA po węgiel, PAM.
s/s HUDIKSVALL ze złomem, PAM.
s/s ARNO ze złomem, Rummel & Burton.
s/s HILDA ze złomem, Rummel & Burton.
ż/m VITA, Rummel & Burton.

21 lipca:

m/s SAN FRANCISCO lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.
m/s NORDLAND lin. z portów Lewantu tylko dla wyładowania, Polska — Lewant.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s BALTROVER lin. z Gdańska po pasaż. i ładunek do Londynu, Pol. Zj. Korp. Bałt.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po pasaż. i ładunek do Hull, Polbrit.
s/s KÄTE lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
m/s LEWANT lin. z Gdańska po ładunek do portów lewantyńskich, ładuje również do Salonik, Rothert & Kiłaczycki.
s/s WM. TH. MALLING po węgiel, Bergenske.

22 lipca:

m/s RHEA lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s STÖR lin. z Bristol dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s ARIADNE lub subst. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s KODUMAA lin. z Antwerpji po ładunek do Tallinna, Rothert & Kiłaczycki.
s/s SVINT ze złomem, PAM.

23 lipca:

s/s SCANMAIL lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga, Am. Scantic Line.
s/s MARRAKECH lin. z Havre po pasażerów i tow. do Leningradu, PAM.
m/s KLIPPAREN lin. z portów południowej i zachodniej Afryki dla wyładowania, Bergenske.
s/s TANGER lin. portugalsko - marokańska dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s MARIEHOLM lin. wschodnio - szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.

24 lipca:

s/s PUKKOSTON z 9.000 t. ryżu, PAM.

25 lipca:

m/s NORDLAND lin. po ładunek do portów lewantyńskich, ładuje również do Burgas, Polska—Lewant.

s/s CLIFFWOOD lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Am. Scantic Line.

s/s ALBERT lin. lub subst. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s TORA lin. z Norrköping/Stockholm dla wy- i załadowania, PAM.

s/s VIKING po drzewo, PAM.

26 lipca:

m/s TORONTO lin. z portów Gulfu (zat. Meksykańskiej) tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyokrętowania pasaż. i wyładowania, Polbrit.

s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyokrętow. pasaż. i wyładowania, Polbrit.

s/s POZZUOLI po węgiel, Behnke & Sieg.

O utrzymanie pracy łuszczarń pestek morelowych

Do roku 1934 nie było w Polsce łuszczarni pestek morelowych. Kupcy oraz fabryki cukiernicze wolały importować gotowe jądra pestek morelowych z zagranicy, aniżeli zadać sobie trud zorganizowania łuszczarni pestek morelowych w kraju.

Ponieważ przemysł cukierniczy w ostatnich latach zaczął się coraz więcej rozwijać i w konsekwencji tego rosło zapotrzebowanie na surowiec i półfabrykaty cukiernicze, sfery zainteresowane zainicjowały stworzenie w Polsce przemysłu dla wyrobu półfabrykatów cukierniczych, aby w ten sposób ograniczyć import półfabrykatów względnie gotowych artykułów z zagranicy i przejść jedynie na import samych surowców. Inicjatywa ta została zrealizowana. W r. 1934 powstały już w kraju większe zakłady dla wyrobu półfabrykatów cukierniczych, między temi także zakłady łuszczarni pestek morelowych.

Zapotrzebowanie Polski na jądra pestek owocowych (moreli i brzoskwiń) wynosi od 320—375 ton rocznie.

Import jąder pestek morelowych przedstawiał się w ostatnich latach następująco:

1933 r.	— 3.754 q	wartości 398	tys. złotych
1934 r.	— 2.654 q	„ 317	„ „
1935 r.	— 421 q	„ 66	„ „
od 1. I. — 31. V. 1936 r.	— 731 q	„ 150	„ „
od 1. I. — 31. V. 1935 r.	— 264 q	„ 39	„ „

Głównymi dostawcami jąder morelowych są kraje: U. S. A. oraz Persja. Import jest dokonywany jednak za pośrednictwem krajów trzecich.

Import pestek morelowych itp. wynosił:

w 1934 r.	— 1.997 q	wart. 111	tys. zł
w 1935 r.	— 9.315 q	„ 432	„ „
od 1. I.—31. V. 36 r.	— 5.943 q	„ 274	„ „
od 1. I.—31. V. 35 r.	— 3.770 q	„ 173	„ „

Pestki te importuje się bezpośrednio z U. S. A.

Z powyższych cyfr wynika, że z powstaniem krajowego przemysłu łuszczenia pestek morelowych, import jąder gotowych spadł bardzo znacznie i w r. 1935 wynosił już tylko 12% importu z r. 1933. Natomiast import surowca (pestek) wzrósł w r. 1935 w stosunku do importu w r. 1934 o około 470%.

W pierwszych pięciu miesiącach bieżącego roku widzimy znów pewne przestawienie w tym dziale na niekorzyść łuszczarni krajowych. Import bowiem jąder gotowych zwiększył się w stosunku do importu w pierwszych 5 miesiącach ubiegłego roku pod względem ilości o około 176%, a pod względem wartości o około 285%, podczas, gdy import surowca wzrósł w takimże okresie ilościowo o około 57,5%, a wartościowo o około 58%. Cyfry te dowodzą o dalszym rozwoju przemysłu cukierniczego Polski oraz znacznem zwiększeniu zapotrzebowania tego przemysłu na jądra morelowe. Niestety, proporcja pokrycia zapotrzebowania na jądra morelowe w kraju i zagranicą nie została zachowana. W pierwszych pięciu miesiącach br. sprowadzono już bowiem o przeszło 73% jąder gotowych z zagranicy więcej, niż w całym roku 1935; import surowca natomiast wynosił zaledwie 64% importu zeszłorocznego.

Dla informacji wyjaśniamy, że pestki morelowe, importowane z U. S. A. zawierają jądra gorzkie. Przemysł cukierniczy oprócz jąder morelowych gorzkich potrzebuje także pewną ilość jąder morelowych słodkich. Jądra słodkie zawierają jedynie pestki morelowe perskie oraz hiszpańskie. Ponieważ próby importu pestek morelowych z Persji i Hiszpanji nie dały pozytywnego rezultatu, Polska zmuszona jest jeszcze importować jądra morelowe słodkie z zagranicy gotowe. Natomiast nie powinna importować jąder morelowych gorzkich, gdyż nie leży to w interesie naszego bilansu płatniczego oraz rozwoju krajowego przemysłu łuszczarnianego.

Na terenie obszaru celnego R. P. istnieją cztery łuszczarnie pestek morelowych: dwie w Gdyni, obsługujące prawie wszystkie zakłady cukiernicze w Polsce oraz dwie w Gdańsku, nastawione głównie na łuszczenie pestek morelowych dla własnych celów. W zakładach gdyńskich znalazło zatrudnienie przeszło 60 pracowników.

Do dnia 13 maja br. można było przywozić do kraju pestki morelowe bez większych trudności. Istniejące łuszczarnie mogły zatem normalnie pracować, gdyż trudności ich ograniczały się głównie do walki z konkurencją obcą. Po wprowadzeniu jednak z wyżej podanym terminem zakazu przywozu na wszystkie towary zagraniczne, pod który podpadły także pestki morelowe, przemysł gdyński, nie mając na czas oclonego surowca, znalazł się w trudnej sytuacji. Dotychczas żadna z firm nie otrzymała pozwoleń przywozu na import pestek, pomimo, że surowiec nadszedł do Gdyni jeszcze przed wprowadzeniem zakazu przywozu. Według oświadczenia czynników miarodajnych, pozwolenia przywozu na powyższy artykuł będą wydawane jedynie w tranzakcjach kompensacyjnych. Ponieważ procedura taka jest bardzo skomplikowana i przewlekła, import pestek morelowych może się załamać, a zwiększyć się import jąder gotowych, co nie leży w interesie ogólno-gospodarczym kraju.

NOWY TRANSPORT CYTRYN W GDYNI.

W dniu 11 bm. s/s Eudora wyładował w Gdyni około 10.400 skrzyń cytryn syryjskich. Około 10 tys. skrzyń przeznaczonych jest dla firmy Gdyńskie Targi Owocowe S. A., a pozostałe ilości dla firmy Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o. w Gdyni. Towar został złożony w magazynach Chłodni i Składów Portowych.

Następny większy transport cytryn syryjskich oczekiwany jest w dniach 20—22 bm. Ogółem nadejdzie m/s Lewant około 9.000 skrzyń cytryn, przyczem cała ilość przeznaczona jest dla firm aukcyjnych w Gdyni.

Wskutek zwiększonego dowozu cytryn, ceny, które w dniu 24. VI. br. wahały się w granicach 70—70,50 zł za skrzynię spadły do zł 50,— za skrzynię.

ŚLIWKI KALIFORNIJSKIE.

Normalny kontyngent przywozowy na śliwki kalifornijskie, który w pierwszem półroczu wynosił dla przemysłu 500 ton, a dla handlu 250 ton, został na drugie półrocze br. wogóle cofnięty. Obecnie można importować śliwki amerykańskie jedynie w kompensacie towarowej. Firmy, które nie będą mogły dokonać tranzakcyj kompensacyjnych własnych, zmuszone będą kupować śliwki kalifornijskie u firm konkurencyjnych. W ten sposób wyeliminowane zostaną od importu firmy, które czekały tylko na kontyngenty przywozowe i w żaden sposób nie chciały się przyczynić do zwiększenia naszego wywozu do U. S. A.

NOWA WYTWÓRNIA SOKÓW OWOCOWYCH W GDYNI.

W Gdyni istniała dotychczas jedna wytwórnia soków owocowych i to wyłącznie dla zaopatrywania rynku lokalnego. Wytwórnia ta znajduje się w Chylonji, właścicielem jest p. Alojzy Nagórski.

Ostatnio, jedna z najpoważniejszych firm importowych owoców przystąpiła do urządzenia drugiej wytwórni soków owocowych w Gdyni i to w samym porcie. Wytwórnia ta produkować będzie soki owocowe przeważnie na eksport.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Na ostatnich przetargach, tj. w czasie od 25. VI. — 10. VII. przedsiębiorstwa aukcyjne wystawiły ogółem 5.236 skrzyń cytryn syryjskich, z których wycofano 1.110 skrzyń spowodu braku nabywców. Pozatem Gdyńskie Targi Owocowe wystawiły w tym okresie 1.050 skrzyń pomarańcz hiszpańskich marki „Bernas“ z ostatniego w tym sezonie transportu pomarańcz z Hiszpanji, który nadszedł do Gdyni dnia 26. VI. br. s/s „Scania“. Po sprzedaży powyższych ilości pomarańcz hiszpańskich pozostało jeszcze w magazynach celnych w Gdyni z odnośnego transportu około 4.000 skrzyń pomarańcz, które będą licytowane w następnym tygodniu. Spodziewane jest również wystawienie do przetargu, w drugiej dekadzie bm., pomarańcz kalifornijskich, nadeszłych do Gdyni dnia 22 czerwca br. m/s „Washington Express“ w ilości około 15.000 skrzyń.

Przy sprzedaży cytryn syryjskich dała się zauważyć zniżka cen, co może da się wytłumaczyć oficjalnem zniesieniem sankcyj i spodziewanem uruchomieniem kontyngentu na cytryny włoskie.

Szczegółowy przebieg aukcyj w tym okresie przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dwa przetargi. Na aukcji w dniu 4 lipca br. wystawiły 757 skrzyń cytryn syryjskich ze s/s „Halfdan“, które w całości sprzedano w partjach po ca 100 skrzyń.

Nabywcami były 2 firmy z Katowic i 2 z Gdyni.

Za powyższy towar osiągnięto cenę 62—65,50 zł za skrzynię.

W dniu 6 lipca br. wystawiono 956 skrzyń cytryn syryjskich, z czego sprzedano jedynie 356 skrzyń, po cenie 56—58,25 zł za skrzynię.

W przetargu wzięło udział 5-ciu kupców z Gdyni, Gdańska, Katowic i Lwowa.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły łącznie 2 przetargi. Na aukcji w dniu 27 czerwca br. wystawiły 1,213 skrzyń cytryn syryjskich (towar komisowy). Z powyższej partji wycofano 310 skrzyń z limitem 60 zł za skrzynię, spowodu braku nabywców przy tym limicie.

Za sprzedany towar otrzymano 57—70,50 zł za skrzynię. W przetargu wzięło udział 11 kupców z Łodzi, Warszawy, Katowic, Stryja i Gdyni.

Towar sprzedano w partjach po 100 skrzyń.

Na drugim skolei przetargu w dniu 30 czerwca br. wystawiły 2.310 skrzyń cytryn syryjskich, z czego 1.800 skrzyń — towar własny bez limitu, 200 skrzyń towar nieodebrany z poprzedniej aukcji, oraz 310 skrzyń towar komisowy bez limitu.

Sprzedano 2.110 skrzyń po cenie 41—64.25 zł za skrzynię.

W przetargu wzięło udział 31 kupców z Warszawy, Łodzi, Lwowa, Gdańska, Gdyni, Katowic i Bydgoszczy. Spowodu dużej liczby kupców towar został sprzedany w większej części w partjach po 50 i 25 skrzyń.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

urządziły jeden przetarg w dniu 10 lipca br. Na przetargu tym wystawiły 1.050 skrzyń pomarańcz hiszpańskich „Bernas“ ze s/s „Scania“.

Towar sprzedano w całości w cenie 95—98 gr za 1 kg.

W przetargu wzięło udział ponad 20 kupców z Łodzi, Krakowa, Warszawy i Gdyni.

Większe zainteresowanie się tym artykułem przez kupców wynika z tego, że jest to ostatnia partja pomarańcz hiszpańskich nadeszłych do Polski w kończącym się sezonie.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONJALNYCH.

Na rynku towarów kolonjalnych sytuacja nie jest jasna. Pomimo dowozu artykułów kolonjalnych, ceny na niektóre towary pochodzenia zagranicznego zwyżkują, podczas, gdy na rynkach zagranicznych w tych samych artykułach panuje tendencja spokojna i ceny utrzymane są na poprzednim poziomie. Głównym artykułem bojowym są u nas: kawa surowa, herbata i korzenie. Na inne artykuły jak: masło kakaowe, ziarna kakaowe, owoce suszone, konserwy rybne i oliwę ceny utrzymują się na poziomie cen poprzednich tygodni, a nawet o ile chodzi o owoce suszone nieco spadły.

Kawa surowa.

Ceny na kawę brazylijską zwyżkowały do zł 3,75—3,80 za 1 kg. W magazynach portowych zalega przeszło 440 ton kawy ze s/s Pułaski. Kawa ta nie może być jednak wprowadzona do kraju, gdyż formalności, związane z wydaniem pozwoleń przywozu oraz pozwoleń na przydział dewiz nie zostały jeszcze dla kupców polskich załatwione i o ile chodzi o te ostatnie zezwolenia — nie wiadomo nawet, kiedy będą załatwione. Narazie Komisja Dewizowa zwróciła niektórym importerom wnioski o przydział dewiz dla wyjaśnienia, z jakich tranzakcyj wiązanych pochodzi zalegająca kawa. W lepszem położeniu znaleźli się importerzy gdańscy. Bank von Danzig przydzielił już im dewizy na importowaną kawę brazylijską, tak, że wyprzedzą oni naszych importerów przy wprowadzeniu kawy do kraju i osiągną najlepsze zyski ze sprzedaży kawy. Po nasyceniu bowiem rynku, ceny spadną do poziomu cen normalnych.

Popyt na kawy niebieskie słaby — ceny zniżkują.

Herbata.

Ceny na herbatę zwyżkowały o około 20 zł na 1 kg. Zwyżka ta spowodowana została zniesieniem normalnych kontyngentów przywozowych na herbatę z krajów poza kolonjami angielskiemi. Import herbaty z tych krajów może się odbywać jedynie w kompensacie towarowej, a kontyngent normalny z kolonij angielskich jest bardzo mały. Import herbaty w kompensacie jest bardzo skomplikowany, wobec czego kupcy starają się pokryć swoje zapotrzebowanie po każdej cenie.

Korzenie.

W handlu hurtowym korzeni dała się zauważyć w pierwszej dekadzie bm. bardzo mocna tendencja na wszelkie rodzaje korzeni. Ze względu na ekspirację umowy handlowej polsko - francuskiej z dniem 10 bm. i w związku z tem na niepewne losy co do dalszego obowiązywania stawek konwencyjnych, kupcy krajowi starali się nabywać korzenie u importerów ponad normalne ich zapotrzebowanie. Spowodowało to pewną zwyżkę cen na wszystkie gatunki korzeni i powstrzymało importerów od szybkiego wyzbywania się towaru. Z chwilą sprolongowania jednak umowy handlowej o dalsze 15 dni, nastąpiło w handlu korzeniami pewne odprężenie i ceny wróciły prawie do normalnego poziomu.

GODZINY PRACY BIURA AUKCYJ OWOCOWYCH.

Z dniem 1 lipca rb. biura Aukcyj Owocowych czynne są od godz. 8-ej do godz. 3-ej po południu bez przerwy.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

ROZWÓJ PRZEŁADUNKU OWOCÓW I URZĄDZEŃ SKŁADOWYCH DLA OWOCÓW W PORCIE HAMBURSKIM.

Gdy dwa lata temu rozpoczęto w Hamburgu przebudowę dwu zwykłych hal składowych na halę owocową i specjalną halę bananową przedsięwzięcie to traktowano bardzo pesymistycznie. Jednakże obydwie przebudowy nietylko się opłaciły, lecz wywołały i przyśpieszyły dalszą przebudowę w ciągu bieżącego lata jeszcze dwu hal, z których jedna ma być oddana do użytku na 1 października, druga na 31 grudnia. Hale te będą służyć w dużej mierze handlowi tranzytowemu owocami południowemi. W roku 1937 port hamburski będzie dysponować wraz z czterema przebudowanemi halami — powierzchnią składową 90 tysięcy kw. metrów w specjalnych halach owocowych. Owoce idą stąd tranzytowo do Czechosłowacji, Szwajcarji, Polski, oraz w kierunku na wszystkie ważniejsze porty bałtyckie. Niemieckie przedsiębiorstwa żeglugowe oraz maklerzy ten handel wydatnie popierają.